

SZÉCHENYI ÉS A MAGYAR KÖZLEKEDÉSÜGY

ÍRTA

ÉS A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA ÖSSZES ÜLÉSÉN 1925 FEBRUÁR 23-ÁN

ELŐADTA

ZELOVICH KORNÉL

A M. TUD. AKADÉMIA L. TAGJA



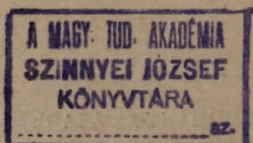
BUDAPEST

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA KIADÁSA

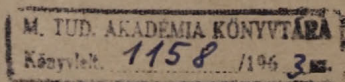
1925

273974

*Különlenyomat a Budapesti Szemle
1925. évi 574. és 575. számából*



FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.



Közlekedő utaink a XVIII. század végén és a XIX. század elején.

James Watt, a gőzgép feltalálója, akinek a londoni Westminster-apátságban levő hatalmas emlékoszlopára az angol nemzet e szavakat vésette: az emberiség jótevője, találóan mondja: az ország úti térképe, jólétének képmása. (The road-map of a country is the likeness of its welfare.)

Széchenyi közéleti tevékenységéig Magyarország a jólétnek ilyen értelemben alig mutatta nyomait.

A közlekedést előmozdító első nevezetesebb alkotásaink (a Ferenc-csatorna, a Lujza-út, az aldunai hajózó út, az aldunai Széchenyi-út, a Lánchíd stb.) a XIX. század első feléből valók.

Franciaországban kiváló mérnökök, a híres corps des ingénieurs des ponts et chaussées tagjai a nagy chausséeken, a kanálisokon, a tengeri kikötőkön már több mint száz esztendeje dolgoztak, amikor nálunk ezen a téren csak az első szárnypróbálgatások kezdődtek.

Angliában a modern útépítésnek három nagy mestere: Metcalfe, Mac Adam és Telford fejt ki a közutak és hidak terén korszakalkotó munkálkodást, amikor még nálunk műút alig volt.

A közel 450 m. hosszú híres Menai-lánchídnak (épült 1819-től 1826-ig) neves építője, Telford, Angliában és első-sorban Skóciában 1200 km. ú. n. főutat és vagy 1200 hidat épített, amikor mi a jó utat és hidat csak hírből ismertük.

Ismeretes, hogy Telfordnak nagyszerű útépítményei a skótok életmódjának megváltoztatására vezettek. Ezeknek az utaknak építésekor tanultak meg tulajdonképpen a skótok dolgozni és jó szerszámokat használni, olyan szerszámokat,

amelyeknek létezéséről addig fogalmuk se volt. Igaza volt Telfordnak, amikor azt állította, hogy az útépitkezések következtében Skócia civilizációja legalább száz esztendővel ment előre.

A közlekedést előmozdító nagy mérnöki munkálatoknak ilyen értelmű befolyása másutt is, az aldunai munkálatokkal kapcsolatban nálunk is, kimutatható és hatásukat nem szabad kevésre becsülni.

Jó közlekedés előfeltétele a kultúra felvirágzásának.

Hazánkban a közlekedés a XIX. század elején, évszázados mulasztások következtében, igen messze volt a nyugat-európai szintjétől.

Jellemző, hogy ebben az időtájban, amikor Franciaországnak már mintaszerűen kiépített úthálózata volt, nálunk Eszékről Zágrábra, ha csak nagy szárazság nem volt, Budán, Bécsen és Grácon át utaztak. Pest és Szeged között nem volt kiépített út. Csupán Horvátországban volt néhány, a magyar tengerparthoz vezető, jól épített utunk, közöttük a legnevezetesebb a Károlyvárosból Fiumébe vezető Lujza-út. Ezt az utat azonban magánvállalkozás létesítette és a befektetett tőkét elég magas útvámokból gyümölcsoztette.

A közlekedés terén való elmaradottságunknak azonban nem egyedül mi voltunk okai.

Amikor Nyugaton a közúti közlekedés renaissance-a kezdődik s a római birodalom közúti közlekedésének szintjára iparkodnak jutni, mi a törökkel viaskodtunk. Védtük a nyugati kultúrát. Majd nemzeti önállóságunk elismerésére az osztrák császári hatalommal való szakadatlan harcaink tették lehetetlenné a közlekedés békés útjainak létesítését.

II. Józsefben nem hiányzott a jóakarát a közlekedés javítására. Ezt a célt szolgálta a budai kir. tudomány egyetemen 1782-ben a mérnöki intézet, Institutum Geometricum, felállítása.¹

¹ II. József vonatkozó rendeletének bevezetése kifejezetten erre utal: «Általában mivel igen nagy szükség van a geometriai, hydrotechnikai és mechanikai tudományokra, különösen Magyarországon és csatolt tartományaiban, ahol ugyanis az előbbi századok háborúi és viszontagságai után a területi viszonyok összezavarodtak; egész

A kalapos király általában becsülte a mérnöki tudást s az ország közgazdaságának föllendítésére a közlekedés előmozdítását, a jó utak létesítését, fontosnak tartotta.

Amikor 1785-ben Budán szobrot akarnak neki emelni, hozzájárulását a következő kijelentéssel tagadja meg: «Ha majd a kereskedelmet virágoztatásra juttattam, az országot egyik végétől a másikig országutakkal és hajózható csatornákkal elláthattam, amiként reményelem, ha ekkor állít a nemzet nekem szobrot, köszönettel fogom azt elfogadni.»¹

Az alkotmányosan uralkodni nem akaró fejedelem, a nemzet ellenállása következtében, még hasznosnak ígérkező terveit sem tudta megvalósítani. A közlekedést előmozdító munkálatokban a megyék nemzeti veszedelmet láttak. Csak így magyarázható, hogy a hajózás megakadályozása céljából «a megyék a Dráva és Duna mellett kivágott vontató-útról a kivágott fákat a folyóba dobták.»² A magyar nemes, akkor a magyar nemzet, felfogását a közlekedésről talán legjobban báró Orczy Lőrinc jellemzi, aki *Tokajban való érkezés télen*³ című versében a hajózásról így ír:

Bátor hajózásból jöhet sok gazdagság,
Úgy tartom nem ebben áll igaz boldogság.

Megengedem Anglus száll Tokaj tájára,
Az édes italból felrak gályájára,
De ő majd tsipkét hoz asszonyink búbjára,
Drága árt fog vetni csecsés portékára.

vidékek mindmáig víz alatt és mocsarakban hevernek; a malmokhoz tartozó gátak a legtöbb helyen rosszul vannak építve; a közutak csaknem mindenütt elhanyagolva: kézzelfogható ezen szak különös művelésének szükségessége.» (V. ö. Institutio Cathedrae Geometricae in Universitate Budensi una cum Instructione. Kovachich: Mercur 1786. I. évf. 101. oldal.)

¹ Csopey és Kuppis: A világforgalom. 180. o.

² Dr. Marczali Henrik: Magyarország története II. József korában. I. k. 129. o.

³ Két nagyságos elmének költeményes szüleményei. Közrebocsátotta Révai Miklós Pozsonyban, 1789. Két jó barát között való levelezésből szedett versek. Második rész (báró Orczy Lőrinc versei), 185. és 186. o.

Mi tőlünk elviszi a haszonra valót,
 Sok entzenbentzével tsalja a pazarlót,
 Utóbb majd jobbágyunk megveti a sarlót,
 Hajós lesz s nem fogja megjárni a tarlót.

Orczy véleménye szerint tehát a közlekedés fejlesztése csak bajt hoz az országra, noha ő egyike volt azoknak, aki királyi megbízásból hivatva volt Magyarország folyóinak szabályozását előmozdítani.¹ Ilyen körülmények között érthető, hogy a XVIII. század végén, valamint a XIX. század elején az ország egyik-másik vidéke úgyszólván saját zsirjába fült, mert közlekedő utak hiányában terményeit nem tudta értékesíteni. Az ilyen vidékről eredt azután a közmondás: *Extra Hungariam non est vita, si est vita, non est ita*. És az ilyen vidéktől nem messze, közlekedés hiányában, «éhhálállal küzdöttek egész megyéknek lakói.»²

Közlekedésünk elmaradottságához nagymértékben hozzájárult továbbá utaink igazgatásának és jókarban tartásának módja.

A történelem bizonyítja, hogy kifejlett rendszeres közlekedés csak olyan államokban volt lehetséges, hol az utakat a központi államhatalom kezelte. A központi államhatalom fejlesztette ki bámulatraméltó magas színvonalra az ókorban a római birodalom, az újkorban Franciaország közúti közlekedését.

Nálunk az utakat nem az államhatalom kezelte, hanem a vármegyék. A vármegyéket pedig útjavító működésükben nem mindig országos, hanem provinciális, sokszor helyi, sőt egyéni érdekek vezették.

Nem lehetett utainkat jó állapotba helyezni már azért sem, mert az utak építése és jókarban tartása, amennyiben erről szó lehetett, közmunkával történt. Közmunkával pedig még Nagy Károly sem volt képes birodalmának úthálózatát fenntartani.

Ilyen módon nálunk se lehetett évszázados mulasztásokat pótolni, annál kevésbbé, mert minden teher a jobbágyság vállaira nehezedett. A nemesség kivonta magát minden teher alól.

¹ Marczali i. m. I. k. 130. o.

² Marczali H.: A legújabb kor története. II. 288.

Széchenyi fellépése.

Mindezek ellenére a magyar értelmi erő és energia, aránylag rövid idő alatt, kitartó munkával a közlekedési alkotások terén is elérte a nyugateurópai szintjét.

Az isteni gondviselés szerencsére adott e sanyargatott nemzetnek egy kiváló férfiút, gróf Széchenyi Istvánt, akit legnevesebb politikai ellenfele, Kossuth Lajos, nevezett a legnagyobb magyarnak.

«Amikor a politika terére léptem, Magyarország sírkert-hez hasonlított, ahol minden alszik», — mondja Széchenyi.¹

A XIX. század első felében valóban ő rázta fel az országot lethargiájából és hihetetlen nehézségek elhárítása után a közlekedés előmozdítására megkezdette az alkotó munkát. Hűséges társa volt ebben a tevékenységében Vásárhelyi Pál, a nagy tudású hírneves mérnök. Széchenyinek magának is kiváló technikai érzéke volt. Jól jegyzi meg Lipthay Sándor, hogy ha magyar főúr helyett angol honpolgárnak születik, bizonyára korának egyik leghíresebb mérnökévé válik.²

Széchenyinek korszakalkotó működését méltató tanulmányok nagy része a legnagyobb magyarnak elsősorban politikai jellemrajzát adja, az anyagi reformok terén megnyilvánult nagyszabású tevékenységéről csakis másodsorban emlékezik meg, sőt legújabbán elhangzott olyan megjegyzés is, hogy «a nevéhez fűződő gyakorlati kezdemények: Vaskapu, Dunagőzhajózás, Tiszaszabályozás, hídépítés, lófuttatások, nemzeti társaskörök alapítása, mindez csak mellékes, alárendelt jelentőségű volt, mondhatnók: fogás az erkölcsi cél szolgálatában.»³

Ez a felfogás merőben téves.

Ellenkezően, amint Kemény Zsigmond oly meggyőzően fejti ki, Széchenyi nagy reformjai nem gyakoroltak volna

¹ Majláth : gr. Sz. I. Levelei III. k. 24. o. A kelet- és címzésnélküli levél Naplója alapján valószínűen 1840 márc. 1-én kelt s gr. Battyány Lajosnéhoz volt intézve.

² Gr. Sz. I. műszaki alkotásai. Bp. 1896. 7. o.

³ Szekfű Gyula : Három nemzedék. Egy hanyatló kor története. Bp. 1922. 2-ik kiadás. 80. o.

olyan döntő hatást a közvéleményre, ha anyagi vállalatai nem sikerültek volna.¹

Az anyagiaknak a szellemiekre való hatása tekintetében érdekes Széchenyi nyilatkozata 1842-ben a pesti kikötő létesítése érdekében kibocsátott «Felszólítás»-ában.² «A tárgy, — írja — igaz, inkább csak anyagi és ekkép tán nem jelenik meg mostani időkben és kivált nálunk oly kedvező alakban, mint ha szellemi volna. Mert most csak ez az ízletes, vagy inkább szédítő! Ámde kérdem, egy híres francia publicista szerint : ugyan hol van nemzeti kifejlődés ügyében kezdete az anyaginak s hol vége ; s hol viszont kezdete és vége a szelleminek ? Ennek demarkációnális vonalát senki nem volt még és nem is lesz képes kijelelni : mert mint lélek és test csak egyesülten működhetik földileg, úgy jár szellemi az anyagival hazailag is mindig karöltve. Egyik a másikba foly, egyik a másikra hat.»

Helyesen állapítja meg Berzeviczy Albert, hogy Széchenyi előtt «politikuszaink az anyagi kérdések és mozgalmak befolyását az eszmék fejlődésére . . . megérteni és megbecsülni nem tudták. Ő új eszmekört vitt be a magyar nemzeti politikába.»³

Egyébként könnyű bizonyítani, hogy az előbb említett téves felfogás ellentétben van Széchenyinek ismeretesebb kijelentéseivel és nyilván tetteivel is.

Csupán két ilyen kijelentésére hivatkozunk.

Az egyiket 1825. évi franciaországi utazásában teszi, amikor megsejlemléli a XIV. Lajos építtette Canal du midi-t, amelyet annak idején II. József is megbámult. «Vétek-e, — kérdi elragadtatásában Széchenyi, — ha egy ily mű láttára, melynek létesítéséhez annyi erő és kitartás kelle, minekünk is szokottnál hevesebben forr a vérünk ? S ha e helyet azzal a szent ábránddal hagyjuk el, hogy mi is hatni s valami magasztosba akarunk kezdeni?»⁴

¹ Kemény Zsigmond tanulmányai. I. k. Széchenyi István. Pest, 1870. 333. o.

² Gr. Sz. I. : Felszólítás. 1842 július 22.

³ Berzeviczy Albert: Gróf Széchenyi István. Magyar Könyvtár 507—508. 48. o.

⁴ Zichy A. Gr. Sz. I. külföldi útirajzai és följegyzései. 306. o.

Öt esztendő mulva a «szent ábránd» már kitűzött programja.

Amikor 1830-ban a Dunán először végighajózott, Hirsovához közel, nagybetegen, halálát sejtve, barátjának, gróf Waldstein Jánosnak, diktált politikai végrendeletében a következőket mondja : «Magyarország fölemelésére csak három eszköz van. Nemzetiség, közlekedés és végre más nemzetekkel való kereskedelmi összekapcsolás.»

«Ezeket kötöm szívetekre. Emeljétek fel az elsőt tehetsétek szerint és díszítsétek igazi nemességgel. Fejtsétek ki a másodikat budapesti fővárosunkban. Tegyetek meg mindent, hogy Budapest megszűnjék egy vak zsák lenni s ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedésnek kinyitni kell.»

«Akik ezen sorokat olvassák, — és ezt a te belátásodnak engedem át, édes Waldstein — emlékezzenek meg rólam, fontolják meg a mondottakat és melly nehéz pillanatban írtam azokat . . .» Végül sajátkezűleg még hozzá tette : «Hogy pedig kérdés tán ne történjék, intelek barátságosan titeket : Legyetek törvényes királyunknak és dynastiájának hívei, úgy, mint én.»¹

Nagy betegségéből, szerencsénkre, felépült és az eredmények napnál világosabban bizonyítják, hogy Széchenyinek egész közéleti tevékenysége összhangzásban volt ezzel a végrendeletnek nevezhető nyilatkozatával.

Nemzetiségünk érdekében volt első korszakalkotó tette : akadémiánknak alapítása 1825-ben ; a közlekedés és kereskedelem előmozdítását célozta államférfiúi tevékenységének utolsó nagy terve, az 1848-iki országgyűlés elé terjesztett nagyszabású «Javaslat»-a, «a magyar közlekedési ügy rendezéséről».

A közbeeső közel negyedszázados közéleti tevékenysége alatt pedig, a hirsovai idézett nyilatkozata értelmében, cél tudatos nagysikerű munkálkodást fejtett ki Magyarország közlekedésének és kereskedelmének javítására, valamint székesfővárosunk kifejlesztésére.

¹ Falk Miksa : Széchenyi István gróf és kora. Bp. 1868. 65. o.

Az aldunai hajózó út.

A Széchenyi fáradozásai következtében létesült közlekedési alkotások közül időrendben első az aldunai hajózásnak lehetővé tétele.

1807-ben helyezte gőzhajóját üzembe a Hudson folyón Fulton. Az újvilágnak ez az első nagy találmánya gyorsan elterjedt az óvilágban is, elsősorban Angliában. Az Atlanti óceánon, Amerikából elindulva, már 1819-ben átkelt a Savannah, az első még kerekcsészes gőzhajó vitorlákkal is felszerelve.

Széchenyi külföldi utazásaiban látta a Themzén és a Rajnán a gőzhajózás révén hatalmasan fejlődő forgalmat. Eszébe jutott az anyaföldén keresztül folyó hatalmas és mégis üres fejedelmi folyam, a Duna.

Igaz ugyan, hogy a Duna «miránk nézve visszásan foly, kedvünkért megfordulni nem fog»,¹ de agrár terményeink nagy részét kénytelenek vagyunk a Dunán nyugat felé a vízfolyással szemben szállítani. Ezt a szállítást a gőzhajózás bevezetésével kívánta megkönnyíteni.

A másik fontos szempont a gőzhajózás lehetővé tételére a tengerhez való kijárás volt. A Duna szinte predestinálva volt arra, hogy a nyugati kultúrának a Balkánnal való közlése ezen a világforgalmi úton történjék.

Széchenyi tisztában volt a tengeri hajózásnak rendkívüli nagy jelentőségével. Mérlegelte azt a kedvezőtlen körülményt, hogy a Duna nem ömlik közvetlenül az Atlanti-óceánba, sőt még a Földközi-tengerbe se, hanem annak félreeső, könnyen elzárható melléktengerébe, a Fekete-tengerbe, «amelynek vize korántsem keresztelő vize a civilizációnak»,² a Duna volt azonban az egyetlen lehetséges kapcsolat a belföldi és tengeri hajózás között.

Az Aldunának a hajózás szempontjából való kiváló jelentőségét elsőnek valóban a legnagyobb magyar ismerte fel.

«Az Alduna hazánk életére, azt kell nyúgeitől megszaba-

¹ Gr. Sz. I. Hitel. (1830.) 111. o.

² Zichy A.: Gr. Sz. I. Hirlapi cikkei. II. k. 324. o. (Magyarország kiváltságos lakosaihoz. 2-ik röpirat.)

dítani és a Fekete-tengerig hajózhatóvá tenni», írja 1830-ban.¹ Ezek a nyűgök a folyó medrében levő akadályok, az Alduna zuhatagos szakaszain a Kazán-szoros fölött és Orsova alatt a Vaskapu.

Ugyanebben az esztendőben leutazik az Aldunára, hogy az akadályok nagyságáról személyesen győződjék meg. A tapasztalatok csak fokozzák energiáját, hogy az Aldunán a hajózást mielőbb lehetővé tegye.

Szerencsére az aldunai hajózás kérdése az országgyűlésen is visszhangra talál és a nádor 1833 júniusában Széchenyt, mint királyi biztost, megbízza az aldunai szabályozó munkálatok vezetésével.

Az Alduna veszedelmes zuhatagos szakaszairól akkor még nem volt megbízható hajózási térkép. A biztos hajózás lehetővé tételére az első teendő volt tehát ilyen térképnek készítése. Az erre a célra szükséges helyrajzi és vízrajzi fölvételeket, a lángeszű magyar mérnök, Vásárhelyi Pál, a Magyar Tudós Társaság tagja, olyan szakavatottan végezte, hogy azok széles e világon a hidrotechnikának mindig maradandó becsű művei lesznek.²

«Az aldunai hajózást fokozottabb biztossággal tudták lebonyolítani, mihelyt Vásárhelyi kutatásai föllebbentették a fátyolnak nagy részét, amely az ijesztően tomboló és dühöngő habok, meg a gázlók fölött évezredekén át lebegett», írja 1833-ban Széchenyi Orsováról József nádornak.³

A mederfölvételekből azonban az is kitűnt, hogy a zuhatagoknak minden vízállásnál hajózhatóvá tétele rendkívül nagy költségek árán lett volna lehetséges. Széchenyi energiája azonban nem tört meg. A Duna balpartján utat létesít abból a célból, hogy ha alacsony vízálláskor a hajózás akadályozva volna, legalább a szárazföldi úton való szállítás legyen lehetséges.

¹ Gonda Béla : Az aldunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása. Bpest, 1892. 45. o.

² Aldunai térképéről az akkori országos építésügyi főigazgató Rauchmüller v. Ehrenstein, így nyilatkozik : «bátran nevezhető a világ első folyami térképének.»

³ Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. I. k. 248. o.

Az útépités megkezdését követő esztendőben, 1834-ben, a Duna vízállása hosszabb időn át szerencsére rendkívül alacsony volt. Ezt a kedvező helyzetet Vásárhelyi kihasználta s a pontos fölvételek végrehajtásán kívül, az útépités folyamán kőrepszítésekre begyakorolt vagy ezer munkással, elsősorban az egyes zuhatagoknál kiálló sziklacsúcsokat, összesen mintegy 4000 köbméter sziklát repesztett a mederben. Nyilvánvaló, hogy ezáltal a hajózó út ezen a szakaszon lényegesen megjavult.

A hajózásnak minden vízállásnál akadálytalan lebonyolítására Vásárhelyi, úgy a felső zuhatagokon, mint a Vaskapun át is, zsilipes csatornát tervezett. Tervezetéről a legkiválóbb angol, német és francia vízépítő mérnökök kedvezően nyilatkoztak.

A Vaskapu zuhatagának megszüntetésével már a rómaiak is foglalkoztak. Itt a medret egész szélességében átfogó egyetlen sziklapad, az ú. n. Prigráda zárta el, amelyet a rómaiak nem voltak képesek eltávolítani. Úgy segítettek tehát a bajon, hogy a nagy sziklapadot kikerülték. A jobbparton, valószínűen Trajánus császár idejében,¹ a Vaskapu zuhataga fölött kiindulva, óriási munkával csatornát építettek egészen addig, hol a zuhatag már teljesen megszűnt. Ez a római csatorna, romjaiból ítélve, mintegy 3·25 km. hosszú lehetett.²

Vásárhelyi szintén a jobbparton, részben a római csatorna irányában tervezte a csatornát, a végén kamara-zsilippel. A munkálatok költségét másfél millió forintba becsülte. Ekkora összeget még Széchenyi energiája sem tudott összehozni. Az aldunai munkálatokra mindössze ötszáztízezer forintot fordítottak. Ennek az összegnek majdnem felét a közút vette igénybe. De még ezt az összeget is csak részletekben, nagynehezen tudta Széchenyi a kormánytól megkapni. Előfordult 1836-ban, hogy a saját pénzéből kellett tízezer forintot Vásárhelyinek küldeni. «Eszközöljön ezen tízezer pengővel annyit, mint Krisztus a két hallal és hét kenyérrel. Min-

¹ Hoszpótzky Alajos : A Vaskapu szabályozási munkák ismertetése. 1916.

² Curt Merckel : Die Ingenieurtechnik im Alterthum. 181. o.

denekelőtt pedig ne búsúljon, mert «Borúra derű», — írja Vásárhelyinek.¹

Széchenyi nem rendelkezett a római légiók tömegével, de energiája, párosulva hűséges munkatársának Vásárhelyi Pálnak tudásával, diadalmaskodott az addig leküzdhetetlennek tartott akadályokon.

Vásárhelyi pontos aldunai térképe birtokában lehetségessé vált, hogy a Dunagőzhajózási Társaság «Argo» nevű gőzhajója már 1834 április havában, magas vízálláskor, átment a Vaskapun. Később a mederrendezések következtében fokozatosan megjavult hajóúton már közepes vízálláskor is megisméltették a kísérletet és ez 1846-ban sikerült is. «Ezzel el volt hárítva a hajóforgalom utolsó akadálya is. Közép-európa számára pedig megnyílt a szakadatlan dunagőzhajózási út.»²

Széchenyi nagyszabású működésének közvetlen igen nagy eredménye tehát, hogy az aldunai szabályozó munkálatok által a világforgalomba Pozsonytól, sőt kedvező vízálláskor Bécestől Konstantinápolyig, illetőleg Smyrnáig³ terjedő, mintegy 3000 km. hosszú hajóvonal kapcsolódhatott be, az Aldunán pedig a fokozatosan fejlődő gőzhajóforgalom, a Vaskapu és az Alduna végleges szabályozásáig, 1898-ig, tehát félszázadot meghaladó időszakon át, ha nehézséggel is, de tényleg lebonyolítottat.

Az aldunai hajózás lehetővé tételével azonban Széchenyi még ennél is messzebbre látott. Ő volt az első, akinek agyában megfogamzott a nagy cél, amelyet legújabbán annyiszor hangoztatnak: A Keletet hazánkon át kötni össze a Nyugattal.⁴ 1834-ben külföldi utazásából örömmel írja a nádornak, hogy a bajor király igen kegyesen fogadta; hozzá teszi: nyilván igen nagy súlyt helyez az Alduna hajózhatóvá tételére,

¹ Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. II. k. 360. o.

² A Dunagőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon. Bp. 1885. A Társulat saját kiadása. 24. o.

³ A Dunagőzhajózási Társaság eleinte Galac és Konstantinápoly, illetőleg Smyrna között is lebonyolította a hajóközlekedést.

⁴ Zichy A. : Gr. Sz. I. külföldi utirajzai és följegyzései. 14. o.

minthogy «a Dunának a Majnával s ily módon a Rajnával való összekötésére a terv elkészült és úgy látszik, ez kedvelt eszméje Teutonia népeinek . . .»¹

Ismeretes, hogy már Nagy Károly megkezdette egy hajózó csatornának, a Fossa Karolina-nak kiásását, amely a Rajnát a Dunával összekötvén, az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig (Ab Oceano usque ad Pontum Euxinum) vezető hajózó összeköttetést teremtett volna meg.

Nagy Károly tervének, évszázadok álmának megvalósítása nem történhetett volna meg Széchenyi nélkül, mert az I. Lajos bajor király által 1836 és 1845 között létesített Lajos-kanális, amely a Majnát köti össze a Dunával, az aldunai hajózás lehetővé tétele nélkül még nem biztosította volna a két tenger összekötését.

Az aldunai Széchenyi út.

Az aldunai hajózóúttal kapcsolatban Széchenyinek a közutak létesítése terén tett első nagyobb műve szintén világhírű sikerrel járt.

Széchenyinek rendkívüli érzéke volt az újabbkori közlekedési vívmányok iránt. Olaszországi útjában, 1814-ben, ezt írja: «Kevés érzékem van a régiségek iránt. Így például Velencében a Szent Márk temploma éppen nem bűvölt el, míg a Mont-Cenis átjárása rendkívül megragadott. Az előbbi szerintem ódon és kisszerű, az utóbbi pedig az újkor nagy vívmánya.»²

A Mont-Cenisen átvezető hatalmas alpesi országút Napoleonnak a Simplon-országút mellett legérdekesebb úti alkotása.³ Amikor Széchenyi rajta átment, aligha gondolt arra, hogy két évtized múlva nagyszerűségében nem kevésbé hatalmas közút létesítése lesz feladata.

1833-ban fog hozzá az Alduna mentén a Kazán-szorosban, a Trajánus-úttal szemben levő parton vezetendő or-

¹ Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. I. k. 343. o.

² Zichy A. : Gr. Sz. I. külföldi utirajzai és följegyzései. 28. o.

³ Ezen az úton kísérték 1812-ben VII. Pius pápát a csendőrök a Napoleon által kijelölt tartózkodási helyére Fontainebleau-ba.

szágút építéséhez. Ez az út a XIX. században létesült legnevezetesebb közutaknak méltó társa és egyik legérdekesebb útja Európának. Ha Széchenyi semmi mást nem alkotott volna, ez az út fenntartaná emlékét minden időkre.

Az aldunai közút létesítésében, amint említettük, Széchenyit az a fontos cél vezette, hogy ha esetleg a gőzhajózás az Alduna zuhatagai és a Vaskapu sziklái miatt a Dunának ezen a szakaszán nem volna lehetséges, az ily módon megszakított hajózó közlekedő útnak a szárazföldön legyen folytatása a Kazán-szoroson át. A hajózóutat a Kazán-szoros feletti zuhatagokon és a Vaskapun át magyar mérnökök munkájával szerencsére folytonossá tették, mindazonáltal a szárazföldi út se vesztett jelentőségéből.

Ennek az útnak létesítése ezen az addig kultúra nélküli vidéken ugyanazt a szerepet játszotta, mint a XVIII-ik század végén Telford útépítései Skóciában.

Az Alduna melletti Széchenyi-út a magyar kultúrának fokát méri. A közlekedésnek áldását magyar szellem vitte erre a vidékre s ily módon vált lehetségessé, hogy a nyugat-európai kultúra az elmaradt oláh és szerb néphez is eljusson.

Az útépítés végrehajtása Széchenyire felüdítő hatással volt. «Nem csekély élvezet — írja — ezen a vadregényes vidéken, Trajánusnak aránylagosan nyomorúságos vontatóútjával szemben, hosszú idők után ismét embereket látni, akik zergék módjára kapaszkodnak a szirteken, hogy az iparnak új ösvényt törjenek s hogy az emberi nem tökéletesedése és nemesülése végre oda is eljuthasson, a hol eddig a vadonban csak sasok fészkeltek.»¹

A Dunának mint közlekedési útnak jelentőségét már a rómaiak helyesen ismerték fel, igyekeztek tehát az útban álló közlekedési akadályokat megszüntetni. A Vaskapu-zuhatagot, amint említettük, csatornával kerülték ki. A dunai közlekedés előmozdítására a Duna jobb partján, a római oldalon, Regensburgtól az Aldunáig, vontatóutat létesítettek. Ennek a vontatóútnak, valamint egyszersmind a Rómát Byzánccal

¹ Széchenyi levele József nádorhoz Orsováról. 1833 aug. 16-án. Majláth: Gr. Sz. I. Leveli. I. k. 276. o.

összekötő római főútvonalnak egy része volt a Trajánus-út. E nevezetes út létesítését a rómaiak három emléktáblával örökítették meg. A Széchenyi-út elején a Magyar Mérnök és Építész Egylet állította Széchenyi-emléktábla hirdeti alkotójának nevét.

A Széchenyi-lánchíd.

Széchenyi közlekedési politikájának egyik alapelve, hogy a főváros, az ország szíve, a szabad közlekedésnek centruma legyen. Mindenekelőtt tehát Buda és Pest egymás közötti akadálytalan közlekedését kellett biztosítani állandó híd építésével.

Hazánk kulturális fejlődésében valóban hatalmas lépés volt a budapesti világhírű lánchíd létesítése, amelyet 1849-ben a szabadságharc után adnak át a forgalomnak.

Fővárosunkat, amelynek fejlesztésére senki sem tett anything, mint Széchenyi, tulajdonképpen a Lánchíd egyesítette. Az a negyvenkét hajóból álló hajóhíd ugyanis, amely annakelőtte a mai Türr István-utca folytatásában, a Buda és Pest közötti közlekedés lebonyolítására szolgált, nem volt állandó jellegű. Decembertől márciusig, sőt kemény telek idején májusig, a két testvér-fővárosnak nem volt hídja, jégzajlás esetén meg egyáltalában nem volt összeköttetése.

Télvíz idején azonban nemcsak Buda és Pest, hanem a Duna egész hosszában az ország is két részre volt egymástól elválasztva. Trajánus ideje óta sem a Közép-, sem az Aldunán nem volt állandó híd ¹ és a XIX. század elején ideiglenes

¹ Tudomásunk szerint közben csupán Zsigmond király foglalkozott Buda és Pest között állandó híd létesítésével, de ő sem tudta a tervet végrehajtani. Bonfini, kiemelve Zsigmond királynak kiváló budai építkezéseit, a hídtervről a következőket írja: (V. ö. dr. Császár Mihály: Szemelvények Bonfiniből. Magyar könyvtár 414. 33. és 34. o.): «A Duna másik partján a szemben fekvő Pest városában nagy kőhalmazt rakatott olyan magasra, mint a szemben levő vár-hegy, hogy így a Duna fölött a két várost állandó híddal kösse össze. Hanem az irigy halál félbeszakította a merész mű tervét, pedig ha végrehajtotta volna, kétségen kívül még Traján hídját is felülmúlta volna, amelyet az hajdan Felső-Mysliában rakatott. (Bertrandon de

híd is csak öt volt hazánkban a Dunán : Budapesten, Komáromnál és Ujvidéknél hajóhíd, Pozsonynál és Esztergomnál repülőhíd. Országos szükség volt tehát egy állandó Duna-hídra és mi sem természetesebb, mint hogy az első ilyen hidat Buda és Pest között kellett építeni és hogy ezt a nagy művet a legnagyobb magyar létesítette. «A jelenkor s a korszellem . . . valóban többé nem fogja tűrhetni, hogy egy folyam által annyiszor ketté legyen szakítva honunk s annak szíve», írja a Hídjelentésben.¹

Az ezerkézü Széchenyi, a politikai nagy harcokban sebet ejtve és kapva, mégis mindenre talált időt és módot, amivel a hazának és a fővárosnak hasznára lehetett. Még közéleti tevékenysége előtt foglalkozott az állóhíd eszméjével. Egyik téli utazásában, 1821-ben, a Dunán való átkeléskor, egy esztendei jövedelmét felajánlotta az állóhídra, de, amint írja : «akkor szavam éppen nem hallatott.»²

Már 1829-ben bemutatja József nádornak az első lánc-híd vázlatos tervét, amelyet gróf Sándor Móric felhívására Brunel, a hírneves angol mérnök, a londoni Themze alatti első alagút építője, készített.³ Ettől kezdve nem veszi le kezét a híd ügyéről.

A Hídjelentés.

Széchenyi 1832-ben megalakítja a Híd-Egyesületet s ugyanebben az esztendőben gróf Andrássy Györggyel kiutazik Angliába, hogy kiváló hídszakértőkkel tárgyaljon. Tanul-

la Brockquiére lovag, aki a hidat épülőfélben látta, megjegyzi, hogy a pesti parton emelt torony az Ecluse várkastély mellett levő burgundi tornyot akarja utánozni és hogy a híd láncon (?) fog függeni.) Soha sem nézhet az ember Zsigmond alkotásaira anélkül, hogy belőlök lelki nagyságára ne következtethessen.» (III. Dec. 3. könyv.)

¹ Gróf Andrássy Györgynek és gróf Széchenyi Istvánnak a budapesti Hídegysülethez irányzott jelentése, midőn külföldről visszatérének. Posonban 1833. (A következőkben ezt a művet röviden Hídjelentésnek nevezzük.)

² Felsőbüki Nagy Pálhoz intézett levele 1830-ban. Majláth. Gr. Sz. I. Levelei I. k. 142. o.

³ V. ö. Zichy A. : Gr. Sz. I. Naplói. 204. o.

mányútjuknak eredményét közös jelentésükben, a Hídjelentésben publikálják.¹

A Hídjelentés kétségtelenül Széchenyi sajátja, méltán sorakozik addig közzétett kiváló műveihez. A legnagyobb magyar lángeszének bizonyítéka, hogy a mult század első felében aligha jelent meg magyar nyelven ennél érdekesebb technikai irodalmi munka. Az állóhíd tárgyában a legkiválóbb angol mérnökökhöz intézett kérdései és a feleletekből levont tárgyilagos következtetések mind azt bizonyítják, hogy technikai ismeretei jóval fölülemelkedtek a dilettantizmus határain.

Az állóhíd ellenzői azt állították, hogy Buda és Pest közé függőhíd nem való, mert az ilyen híd lengései veszedelmesek; a Dunába pillért építeni nem lehet, mert a jégzajlásnak nem képes ellenállani s legalább is jégtorlódást s ezzel kapcsolatban áradást okoz. Angliában éppen ezért felkeresték az öreg, hetvenhat éves Telford-ot, a híres Menai-lánchíd építőjét és tierney Clark Vilmost, korának egyik legnagyobb mérnökét, a hammersmithi, shorehami és marlowi lánchidak építőjét.

A két neves mérnök megnyugtatta őket, hogy Buda és Pest között lehet kellő biztosságú függő lánchidat építeni és hogy helyesen épített mederpillér a még olyan hatalmas dunai jégnek is ellenáll. Telford szerint a Menai-híd oszlopai: «nem igen törődnének az önök folyójának jegével, de azokat kacagnák». (The piers of this bridge would not care much about the ice your rivers; they would laugh at it.)

Angliai tanulmányútjuk előtt Széchenyi a *Világ*-ban azt a nézetét hangoztatta, hogy előbb a Dunát kell szabályozni, csak azután lehet a hidat felépíteni. Ugyanezt a fel fogást vallotta Győry Sándor mérnök, a Magyar Tudós Társaság kiváló tagja «A Buda és Pest közt építendő állóhídról» című, 1833-ban megjelent művében. Az Angliában szerzett tapasztalatok és felvilágosítások után Széchenyi megváltoztatja nézetét, sőt a Hídjelentésben egyenesen ki is emelik, hogy olyan megjegyzések, amelyek szerint «nem lehet bátor-

¹ I. m. : röviden Hídjelentés.

ságos állóhíd, míg nincs regulázva a Duna, praxis által vannak a világ szinte minden részeiben megcáfolva.»¹

A Hídjelentésnek tisztán technikai részénél talán még érdekesebb az a része, amely az építés költségeinek miként való fődözésével foglalkozik.

Amikor Londonban 1832 szeptember 6-án Széchenyi legelőször látta tierney Clark Vilmos kiváló alkotását, a hamersmithi lánchidat, mely eredeti alakjában a mi Lánc-hidunknak majdnem szakasztott mása volt, feljegyzéseiben még ezt írja: «Magasra feldobogott szívem.» «Rég nem fogá el ily keser-édes érzélem. Könnyen menne, legföllebb egy mil-lió pfrt. Felhevülésemben az egész költséget a nemességgel viseltetném s azután semmi hídvám. Tatarozásra 10%, szintén a nemességre. Egy bizottság, mely mindezt keresztülviszi, összegyűjtött tőkékből, mi hát!»²

Közelebbi megfontolások alapján ezt a nézetét is megváltoztatta Széchenyi. A Hídjelentés szerint nem volna helyes a híd költségeit a hon lakosaira kivetni, mert az adózó nép sorsán inkább javítani kell. Éppúgy nem volna célszerű, hogy a híd építését a költségek megajánlása útján csupán a nemesség viselje. A szabad megajánlást inkább oly tárgyakra tartsa fenn a nemzet, «mint Játészín, Ludoviceum, Museum, politechnikai, festési, hangászi s. t. Intézetek alkotása»-ra, «melyek tisztán lelki dividendát nyújtanak» s amelyek létesítésére «már hazafiság, anyaföldbálványozás kell.»³

Kifejtik, hogy a híd létesítését egyedül akciók kibocsátásával tartják helyesnek és ha hídvámot «minden kivétel nélkül mindenkinek fizetni kell», a hídepítés költségeit a várható jövedelemből törleszteni lehet. A javaslatban tehát az egyenlő teherviselés elve nyilatkozik meg.

Széchenyinek sisyphusi munkát kellett végeznie, hogy az országgyűlés elfogadja a vámfizetés elvét, amelyet főképpen az ó-konzervatívek elleneztek, akik a javasolt módon építendő hídban, mint a törvény előtti egyenlőség felé vezető első lépésben, az alkotmány veszélyeztetését látták. És amikor nagy

¹ Hídjelentés 108. o.

² Zichy A.: Gr. Sz. I. külföldi utirajzai és feljegyzései. 380. o.

³ Hídjelentés. 106. o.

ellenállásuk ellenére az országgyűlés elfogadja a vámfizetés elvét, gróf Cziráky Antal országbíró, az ó-konzervatívok vezére, ezt a napot az ősi magyar alkotmány temetése napjának nevezte el.¹

A hídépítés végrehajtása.

Nem kisebb feladat volt a híd létesítése. Hazánk akkori gazdasági viszonyai között más, mint Széchenyi, ezt a feladatot nem lett volna képes megoldani.

Biztos ítélettel választotta ki munkatársait. Bárány Sina-t, a dúsgazdag földbirtokost s bécsi bankárt szólítja fel, hogy álljon a hídépítő-vállalat élére és adjon be ajánlatot.

Széchenyi előrelátását dicséri, hogy indítványára a híd létesítése tárgyában kiküldött országos küldöttség elfogadta a Hídjelentésben hangoztatott azt az elvet, amely szerint «senkire se bízassék a híd építésének mechanikai vezérlése, ki valami nevezetesebb s a felállítandó tárgyhoz hasonló munkát nem vitt még végbe.»²

Ennek a kétségenkívül helyes állásfoglalásnak volt azután a következménye, hogy a Széchenyi-lánchíd tervezője, korának egyik legnevesebb mérnöke, az angol tierney Clark Vilmos, az építés végrehajtója pedig a nagy gyakorlattal bíró, szintén angol mérnök, Clark Ádám lett. Az utóbbi a Lánchíd építésének megkezdésekor már jól ismerte a hazai viszonyokat, minthogy Széchenyi már 1834-ben magával hozta Angliából és a Duna medrét tisztító «Vidra» nevű kotróhajónak szerkesztésével és működésének vezetésével bízta meg.³

¹ Liphay Sándor : Gr. Sz. I. műszaki alkotásai. 16. o.

² Hídjelentés. 112. o.

³ E helyen kell megjegyeznünk, hogy Clark Ádám nem volt rokona tierney Clark Vilmosnak. A vezetéknév egyenlőségéből ugyanis többen erre következtettek. Így pl. Liphay i. művében, majd újabban Fest Sándor : Angolok Magyarországon a reformkorszakban 1825—48. (Olcso Könyvtár 1957—1966. sz.) című művében Clark Ádámot Clark Vilmos unokaöccsének teszi meg. Legújában pedig Széchenyi 1848 március—szeptemberi naplójára vonatkozó jegyzetek között (Gr. Sz. I. döblingi irodalmi hagyatéka. I. k. 343. o.) Clark Vilmos mint Ádám bátyja van megnevezve. Követ-

A legnagyobb magyarnak főtörekvése volt, hogy a hídhoz szükséges építőanyag lehetően hazai földről kerüljön ki. A kőanyag egy részét sikerült is itthon beszerezni. A homokkövet a sósikúti és váci kőbányákból, a gránitot azonban Ausztriából, Mauthausenből szállították. Erre a kitűnő minőségű gránitra maga Széchenyi hívta fel Clarkék figyelmét. A Lánchíd-társaság kibérelte a mauthauseni kőbányákat, de nemcsak a Lánchídhöz szükséges kőanyagot termelte ki, hanem a többek közt Bécs városának utcaburkolati köveit is a budapesti Lánchíd Társaság szállította. Vásárhelyi ajánlataira a beocsini kolostortól vették a mészmárgát s a cementet maga a Lánchíd-vállalat gyártotta a budai oldalon berendezett cementgyárában. Téglát Pesten és Budán szereztek be.

A mederpillérek és hídfők alapvetésekor az építögödör körülzárására szolgáló zárógátakhoz temérdek és igen nagyméretű, 12—24 m. hosszú cölöpökre volt szükség. A Lánchíd pilléreinek alapozása, minthogy a hordképes agyag, amelyre alapozni lehetett, mélyen feküdt a mederfenék alatt, — például a budai pillér helyén a vízmélység 9—11 m., a kavicsréteg vastagsága pedig több mint 6 m. — kétségen kívül addig a legnagyobbyszerű és legtöbb nehézséggel járó technikai munka volt. Természetes tehát, hogy ezt az építést a külföld is nagy figyelemmel kísérte.

A londoni angol admirális 1841-ben felhívatta magához Clark Vilmost és megkérdezte tőle, hogy honnan szerzi be a budapesti hídépítéshez a faanyagot. Azért érdekli — mondja — őt a dolog, mert jól tudja, hogy ebben az építésben rendkívüli méretű cölöpökre van szükség s mert Angliára is fontos azt tudni, hol lehet hajóépítésre alkalmas fát találni. Csodálkozva hallotta Clark Vilmostól, hogy Magyarországon a szlavón tölgyerdőkből könnyen lehet 12 öles cölöpöket is kapni.¹

kezetesen Clarke-nek írja Clark Ádám vezetéknévét Kovács Lajos: Gr. Sz. I. közéletének három utolsó éve 1846—1848 c. művében, úgy ahogyan tierney Clark Vilmos a lánchídról szóló angol művében írja s így különbséget tesz vezetéknévük között.

¹ A következő adatokból kitűnik, hogy milyen nagymennyiségű faanyag volt a lánchíd építéséhez szükséges. A pillérek és hídfők

Széchenyi szerette volna, hogy a híd vas alkatrészeit is itthon szerezzék be. Clark-ék azonban meggyőzték őt arról, hogy bár a magyar vas kitűnő, talán még jobb, mint az angol, de nálunk a megmunkálás nem volna célszerű. Ehhez oly gépek szükségesek, amilyeneket Magyarországon egyhamar nem igen lehetne ismételve alkalmazni és így beszerzésük rendkívül megdrágítaná a Lánchíd építését. Éppen azért a kovácsolt vas láncokat Angliából szállították. A Lánchíd öntöttvas alkotórészei azonban itthon készültek. Az öntöttvas keresztartókat felerészben gróf Andrássy György dernői vasházában, felerészben pedig a Hengermalmi társaság által létesített pesti Vasöntő és Gépgyár-ban, Ganz Ábrahámnak, a mai világhírű budapesti gyár alapítójának felügyelete alatt gyártották.

1842 augusztus 24-én volt a Lánchíd alapkövének elhelyezése. Nagy nap volt ez a nemzet életében: az első alapkövetétel. Ekkor írja Kossuth: «A híd nem hypothesis többé... ma tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek.» Indítványozza, hogy a Lánchídat Széchenyi-hídnak nevezzék el.

Széchenyinek a kegyetlen sors nem adta meg, hogy a kész hídon átmehessen.

A Lánchíd munkálatait s így a láncok szerelését is, min-

építő gödrét vízelzáró gátaikkal kellett körülvenni. A zárógátak mindegyike három sor egymástól 1.5 m távolságban levő szorosan egymás mellé helyezett cölöpből állott. A cölöpsorok között levő kavicsot kikotorták s helyét agyaggal töltötték ki, hogy a vízátszivárgás lehetően csökkentessék. Az ily módon körülzárt helyen azután a kavicsot az alapvető rétegig, az agyagig kikotorták s a vizet kiszivattyúzván, építették fel a pillért. A két hídfő és a két mederpillér építő gödrének körülzárására kereken 7000 cölöp volt szükséges. A munka tartamáról és nagyságáról fogalmat szerezhetünk, ha meggondoljuk, hogy a cölöpöket átlagban 3 öl mélységig verték a meder ágyába, ami az összes cölöpökre 21,000 öl, tehát kereken 40 km. A beverés lassan történt, minden cölöpre vagy 400 ütés volt szükséges, az összesekre tehát vagy három millió. És ez a nagy munka láthatatlan fáradság, mert a hídfők és pillérek felépítése után a cölöpöket a kis vízszín alatt lefűrészelték. A hídfők és pillérek körül a meder ágyában ily módon bennhagyott cölöpök hossza tehát meghaladja a 40 km-t.

dig nagy figyelemmel kísérte. A pesti Lánchíd-udvar szomszédságában volt a lakása.

Clark Ádám beszélgetés közben egyszer említette neki, hogy mindeddig nem volt lánchídépítés a nélkül, hogy a lánccok felhúzásakor baleset nem történt volna. Ettől kezdve Széchenyi folytonosan aggódva gondolt erre az eshetőségre a mi Lánchídunk építésénél is.

Tizenegy lánc felhúzása és kifeszítése jól sikerült. A munka sikere jótékony hatással volt Széchenyinek akkor már úgyszólván állandóan lehangolt kedélyére.

Az utolsó, tizenkettedik, láncszakasz felhúzásakor, 1848 július 18-án, amikor a függő lánc már közel volt a pillér tetejéhez, az emelőlánc egyik szeme hiányos hegesztés következtében leszakadt és az óriási teher irtóztató csapással zúzta szét s merítette víz alá azt az ideiglenes munkahídat, amelyen a felhúzásig a kész láncszakasz nyugodott. A munkahídról sok száz ember figyelte az érdekesítő munkát. Ezeknek nagy része vízbe esett, köztük a legnagyobb magyar is.

Széchenyit kedves hídjának baja igen leverte s az akkori izgalmas politikai viszonyok hatása alatt elborultan mondotta: «Így fog ez velünk is történni, tizenegy óráig fényesen fog sikerülni minden s midőn elbizakodásunk nagyra nőtt, a tizenkettedik órában törik össze minden.»¹

A szívéhez nőtt hídnak sorsát folytonosan összehasonlítja a haza és a saját sorsával.

Naplójegyzeteiből kitűnik a haza sorsa feletti aggodalmának folytonos növekedése. Ugyanebben az időtájban felesége beteg, ami csak fokozza izgatottságát. Ezekben a napokban a hídra vonatkozó pár soros naplójegyzetei kedélyállapotának nagymértékű rosszabbodását, lelke katasztrófájának közeledését szinte drámai módon mutatják.²

Már jóval a láncleszakadás előtt, június 7-én, ezt írja naplójában: «A híd nem lesz befejezve.» A láncleszakadás után pedig hozzáteszi: «mint rom fog itt állani» és ez a kijelentése ismételve előfordul a következő napok feljegyzéseiben.

¹ Kovács L. i. m. II. k. 270. o.

² Gr. Sz. I. döblingi irodalmi hagyatéka. I. k. Gr. Sz. I. naplója 1848 március—szeptember.

«Megkönnyebbülve érzem magam, ha a láncokat kiemelek» (t. i. a Dunából), írja július 27-én. Augusztus 4-én fogad Clark Ádámmal, hogy tíz nap alatt nem emelik ki a leszakadt láncokat a Dunából. Augusztus 5-én ezt írja : «A híd be lesz fejezve, de nem most és nem általam, . . . » Augusztus 7-én megállapítja, hogy Clark Ádám megnyeri a fogadást, augusztus 8-án pedig, amikor az utolsó láncot is kiemelek a Dunából, ezt írja : «Megkönnyebbülve lélegzem föl. A lánc-híd az én politikai thermometerem.»

Augusztus 16-án ez a bejegyzés van : «Az egyik láncon átmentem a hídon és vissza.»¹

Augusztus 24. : «Tierneynél. Két nap alatt a 4 lánc ki lesz feszítve.»

Augusztus 25-én, amikor a hídon a munkások a nagy vihar következtében eleinte nem tudnak dolgozni, nagyfokú izgatottságát mutatják a következő bejegyzések : «Haha! A híd nem lehet, ne legyen kész.» Majd később, ugyanezen a napon, ez a megjegyzés következik : «Mégis dolgoznak a hídon, nem lesz azonban befejezve. Én sohase megyek rajta keresztül . . . Tierney-hez. Holnap a lánc fel lesz húzva. Összekötve? Nem, az nem lesz meg. Ez a szép híd, egy világcsoda . . . magyar földön nem fog létrejönni.»

A haza sorsát köti össze a hídéval augusztus 26-iki bejegyzéseiben : «Ha a láncot ma kifeszítik . . . külön segítség nélkül . . . akkor meg vagyunk mentve, ellenkezően oda vagyunk.» Majd ugyanezen a napon később : «Igen, a lánc ma ugyan segítséggel, de mégis fel van függesztve . . . helyesebben összekötve. 38 nap alatt az egész A-tól Z-ig bevégezve. Ha a mi politikánk is úgy menne. Ebben azonban van Kosuth . . .!»

Augusztus 27. : «A kölni dómépítés a mi lánchídunkban megismétlődik.»

Augusztus 28. : «Tierneynél valék, hogy megmondjam neki : el, el!»

Augusztus 30. : «A hídláncokon körül megyek. Clark-

¹ Naplójában szó sincs arról, hogy Béla fiával és ennek nevelőjével ment volna át a láncon, mint ahogyan azt Kovács Lajos idézett művében (II. k. 269. o.) írja.

kal sétakocsikázás. Tierney tökéletes biztosságban érzi magát. Attól tartok, mind a kettőt leütik.»

Lelkének katasztrófája rohamosan közeledik. Szeptember 4. : «Agyon akarom magam löni. Tasner visszatart. Tierneytől és Ádámtól (ez a másik Clark) búcsút veszek. Írok István főhercegnek ugyanezen értelemben.¹ Sohasem hozott egy ember a világra több zűrzavart, mint én. Oh, Isten, szánj meg engemet.»

Így végződik Széchenyinek 1848 március—szeptemberi naplója. A következő napon, szeptember 5-én, dr. Balogh Pál, orvosa Döbling-be viszi.

Valóban, csak az nem ment át soha a kész hídon, akinek legtöbb joga lett volna hozzá : a híd megteremtője, Széchenyi.

Tierney Clarkhoz 1846 augusztus 21-én intézett leveléből kitűnik, mennyire szerette volna ezt a napot itthon megérni : «Igen és igen bízom, hogy a Mindenható mindkettőnket megtart addig, amíg megláthatjuk nagy művünk létrejöttét. De most, kedves Clark, mondaná meg — ha ön szíveskednék bizalommal lenni irányomban, — mikor lesz az meg az ön nézete szerint, mikor mi a mi hídunkon karonfogva sétálunk keresztül.» (Yes I trust too the almighty will spare us both, to see the complection of our great work. But now dear Clark, could you : not still — if you please very confidentially suly to me — how long you think it will last yet, before we shall pass arm in arm over our bridge?)²

Nem láthatta meg nagy művének elkészültét. De kétségtelen, hogy döblingi magányában látnoki szeme sokszor pihent meg a Lánchíd szép formáin, amikor már rajta a publikum közlekedett.

Ahhoz, hogy a Lánchíd oly nagymértékben sikerült alkotás és az egész világ bámulatát kivívta, három férfinak együttműködésére volt szükség. Széchenyié az eszme, a meg-

¹ Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. III. 626. A levél keltezése hiányzik. Majláth szerint : a levél kelte minden valószínűség szerint aug. 15 és 30 között van, aminthogy Széchenyi már szept. 5-én Pestről eltűnt. A Napló tisztázza a dátumot, a levél egy nappal elmenetele előtt szept. 4-én kelt.

² Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. III. k. 425—426. o.

valósítás útjában állott temérdek akadályt ő hárította el. Tierney Clark Vilmosé a híd tervezete,¹ ő adta meg a hídnak páratlan szép formáját. Clark Ádám építette fel nagy lelkiismeretességgel és szakértelemmel.

A Lánchíd jelentősége.

A Széchenyi-lánchíd jelentősége hazánk gazdasági életében jóval nagyobb, mint ahogy első pillanatra gondolnók.

Bizonyára olyan alkotás, amely ritkítja párját és Magyarországon, mint Telford alkotásai Skóciában, a technikai és közgazdasági haladásnak vetette meg alapját. Monumentális mű, amelynek létesítésével, Széchenyi céljának megfelelően, bebizonyítottuk, hogy nagyot is tudunk alkotni.

Közlekedési rendszerünknek a Széchenyi-lánchíd az alapja és kiindulása. Előbb Budapestet kellett egyesíteni, hogy a központosított magyar közlekedési rendszernek gócpontja lehessen.

A magyar vasutak keletkezése szoros összefüggésben van a Lánchíd építésével.

A magyar vasúti törvényhozás alapját ugyanis a budapesti állóhíd létesítésével kapcsolatos küzdelmek vetették meg. Az első magyar vasúti törvény, az 1836. XXV. t.-c., meg a Lánchídra vonatkozó 1836. XXVI. t.-c. szoros kapcsolatban van egymással.

Angliában a hajózó-csatornákra vonatkozó törvények határozmányai szolgáltak az első vasúti engedélyek alapjául, nálunk a Lánchíd-társaság privilégiuma volt befolyással a vasutak engedélyezési feltételeire.

1836 februarius 3-án, a Buda és Pest között létesítendő állóhíd ügyét tárgyaló kerületi ülésen kezdtek a vasút kérdésével foglalkozni. Pest városa ugyanis a hajóhíd megszüntetéseért és az állóhíd építéséhez szükséges telek megváltásáért igen nagy kártérítési összeget kívánt. Minthogy

¹ Tierney Clark Vilmos érdekes munkában ismerteti a lánchíd építését és előzményeit: *An Account of the Suspension Bridge across the River Danube by William Tierney Clark F. R. S. Civil Engineer* London. John Weale 59, High Holborn. 1852—53.

pedig ebben a kérdésben barátságos megegyezés nem volt lehetséges, a Karok és Rendek magasabb álláspontra helyezkedve, a kisajátítási jog megadását nem csupán az építendő híd, hanem a középítkezések és a létesítendő vasutak szempontjából tárgyalták.¹

A kisajátítási jog azonban nyilván nem illett bele a nemesség korlátlan tulajdonjogának rendszerébe, természetes tehát, hogy a tervnek sok ellenzője is volt. Hosszas tárgyalások után végre Deák Ferenc javaslatára elhatározták, hogy a vasutak, hajózó-csatornák és az ezekhez szükséges hidak kisajátítási jogát esetről-esetre a Buda és Pest közötti állóhíd tárgyában kiküldött bizottság állapítja meg.

Behatóan tárgyalták a vasúti tarifák és az államra való háramlás jogának kérdését is. Itt találkozunk legelőször azzal a felfogással, hogy a magánvállalatok által létesítendő vasút vagy csatorna az engedély időtartamának lejártával az állam birtokába jut. A budapesti állóhídra vonatkozó tárgyalások során elfogadott az az elv ugyanis, hogy a tőke törlesztése után a híd a nemzet tulajdona lesz, egyszerűen kiterjeszthetően látszott a vasutakra is.

A Lánchíd építése vetette meg alapját a világhírű budapesti Ganz-gyárnak. Ganz Ábrahám itt tökéletesítette tapasztalatait, amikor az akkoriban szokatlanul szigorú angol előírás szerint kellett a Lánchíd öntöttvas keresztartóit készítenie.

A beocsini mész márgára a Lánchíd építése terelte a figyelmet. Cementiparunk kezdete is tehát ide nyúl vissza.

A szlavóniai tölgyfa hírnevét a Lánchíd építése alapította meg. Faiparunk kifejlődése s ezzel kapcsolatban a fiumei kikötőnek idővel a világ legnagyobb fa-kikötőjévé való kifejlesztése e szerint sokat köszön a Lánchídnek.

Kőbányáink racionális üzemvitelére nagy befolyással voltak azok a szigorú megállapítások, amelyeknek megtartására az angol mérnökök oly nagy súlyt vetettek. Kőbányaüzemeink kiterjesztése tehát szintén a Lánchíd építésével kapcsolatos.

¹ A hazai közmunka- és közlekedési ügyek története és fejlődése. Kiadja a közmunka- és közlekedési m. kir. minisztérium. Bp. 1885. 146. o.

Széchenyinek szerencsés választása a két Clarkban jótékony befolyással volt mérnökeink praktikus kiképzésére is.

A Lánchíd a technikai tudásnak, a szoliditásnak, alaposágnak, lelkiismeretességnek s a minden nehézséget legyőző vasakaratnak klasszikus bizonyítéka.

A Lánchíd átalakítása.

A Lánchíd tervezetének kiválóságát, építésének szoliditását legjobban bizonyítja az a körülmény, hogy a kontinensen vele egyidejűleg épített lánchidakat már jóval előbb ettől-egyig lebontották, ellenben a mi Lánchídunk eredeti alakjában közel hét évtizedig megmaradt. Ezalatt az idő alatt a közlekedés nagymértékűvé vált. Büszke lánchídunk nem bírta el a székesfőváros nagyarányú forgalmának reá eső részét, a fokozott forgalmi és technikai követelményeknek már nem felelt meg. Át kellett építeni, vastestét és útpályáját meg kellett újítani.

Ugyanerre a sorsra jutott tierney Clark Vilmosnak másik monumentális műve, Lánchídunknak majdnem szakasztott mása, a londoni hammersmithi lánchíd, amelyet, mikor Széchenyi megpillantott, amint említettük, «magasra feldobogott szíve.»¹ Ezt hidat is átépítették.

¹ Kropf Lajos «Gróf Széchenyi István angol ismerősei» című igen érdekes közleményében (Budapesti Szemle 1903. 328. o.) ezt írja: «Magasan dobogott fel az én szívem is 44 évvel később, midőn ugyanazt a hidat legelőször megpillantottam, mert majdnem szakasztott mása volt a budapesti lánchídnak. Volt akkor, de már nem az ma, mert mai köntösében alig lehet reá ismerni az öreg hídra, annyira elváltozott. A híd elég erős volt a mindennapi forgalomra, de nem nagyobb néptömegek fölvételére s azért évenként elzárták a közlekedést rajta, midőn éppen leginkább volt szükség reá. Ilyen évenkénti alkalom volt az oxfordi és cambridgei egyetemek ifjúságának csónakversenye, a boat-race. Clark Vilmos tanítványa és asszisztense, a jó öreg Mr. Ordish, volt főnököm, mesélte nekem, hogy ő volt megbízva a híd teherbíróképességéről jelentést tenni s azért egy ily csónakverseny alkalmával lement a lánckamrába s megfigyelte, mily hatással volt a láncokra az, hogy midőn a verseny után a hidat ismét megnyitották a közönségnek, a néptömeg hirtelen ellepte azt és ezrével hömpölygött át a folyó másik oldalára. A hatalmas vasláncok úgy nyújtózkodtak, mint akár a gummi (?), úgy hogy az öreg úrnak égnek meredt minden hajszála.»

Az átalakított híd azonban olyan alakot kapott, hogy ma már nem igen hasonlít budapesti testvérehez.¹

Ezzel szemben a nálunk újjáépített Széchenyi-lánchídon a régivel azonos vonalú, bár sokkal hosszabb és vaskosabb tagokból álló láncok hordják a jóval erősebb pályaszerkezetet. Új köntösében is a régi páratlan szépségű hidunk. Az átépítés terve, a munkálatok végrehajtása természetesen kizáróan magyar mérnökök műve. A felhasznált összes építőanyag hazai származású.

Széchenyi törekvése a közlekedést előmozdító országos pénzalap teremtésére.

Széchenyinek kiváló alkotásai: a dunai hajózó-út, az aldunai Széchenyi-út, a Lánchíd, a Tisza-szabályozás, a közutak és vasutak rendszere a közlekedés fejlesztését mozdítják elő. Mindezek láncszemei annak az átfogó nagy conceptionnak, melyet Széchenyi nemzetünk anyagi felvirágzására kidolgozott.

A dunai hajózó-útnak, az aldunai Széchenyi-útnak, a Lánchídnak a létesítése azonban igen nagy nehézségekbe ütközött. Említettük, hogy az aldunai munkálatokat a kormány által rendetlenül folyósított szerény pénzüsszezből rendkívül sok akadály leküzdése után végezhetette. Sokszor eszébe jutott, mennyivel nagyobb eredményt tudott volna elérni, ha egy országos pénzalapból fedezhetette volna a költségeket.

Ennek az alapnak megteremtését még *Világ* művében szabad megajánlás útján javasolja, a *Stadium*-ban azonban már az általános adófizetés eszméjét veti fel. Teljesen indokolt meggyőződése volt, hogy Magyarország anyagi jólétének emelésére elsősorban a nemességnek a közterhekben való részvétele szükséges.

Telve alkotni vágyással, mint a leláncolt Prometheus, le van nyögözve. Nem képes terveit keresztülvinni, mert nem tudja előteremteni a nervus rerum gerendarumot, a szükséges költségeket.

A *Jelenkor*-ban 1843-ban közzéteszi az adóról és két

¹ Kropf Lajos i. m.

garasról szóló cikkeit, melyek a következő évben könyvalakban¹ is megjelennek. Javaslat a volt: minden földbirtokos fizessen holdankint két garast; ez kitesz évenként 6.239,850 forintot. Ilyen módon meg lehetett volna teremteni az országos pénzalapot elsősorban közlekedési vállalatok előmozdítására.

Kétgarasos adójának védelmére 1844-ben közzéteszi «Magyarország kiváltságos lakósihoz» intézett két röpiratát.² Ezekben részletesen kifejti, hogy a kétgarasos adóból létesítendő országos alapot főképpen a szükséges közlekedő-utak, valamint Budapest fejlesztésére kívánja fordítani. Telekadótervét azonban minden erőfeszítése ellenére se tudta megvalósítani.

Széchenyi meghívása a Helytartó-Tanács közlekedési osztályának élére.

A vasutak mellett megoldásra várt a nagy feladat, a Tisza-szabályozás. Azon a vidéken szeretett volna mielőbb segíteni, amely «a magyarság bölcsőjének tekinthető». Belátta azonban, hogy a kormány segítsége nélkül eredményes működést nem fejthet ki.

Az 1843-44-iki országgyűlés befejezése után gróf Apponyi György, Széchenyi barátja, lesz a magyar cancellária vezetője.

Ugyanebben az időben foglalkozott a magyar vasutak kérdésével List Frigyes, a neves német nemzetgazda, a németországi vasutak hírneves előharcosa, aki 1844-ben és 1845-ben jelentősebb osztrák állami állás elnyerése céljából Bécsben tartózkodott. Hogy a vezető államférfiak érdeklődését jobban magára vonja: «Ueber die nationalökonomische Reform des Königreichs Ungarn» című tanulmányában programot dolgozott ki Magyarország közlekedésének rendszeres javítására.³ Kidolgozta egy «magyar társulat r. t.» programját is, amely túlnyomóan német tőkét hozott volna

¹ Adó és két garas. 1844.

² Zichy A.: Gr. Sz. I. Hírlapi cikkei. II. 364—366. o.

³ Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. I. B. I. Th. H. Strach: Die ersten Privatbahnen. S. 210.

Magyarországba és célja lett volna hazánk javát előmozdító «általános közlekedési rendszer» kialakítása s mindenekelőtt vasutak létesítése.¹ A vasutak bizonyos meghatározott időn túl az állam birtokába jutottak volna.

Listnek eszméje a kormánykörökben kedvező fogadtatásra talált. Szükség volt azonban olyan szervre, amely a felmerült javaslatokat tárgyilagosan felülbírálja és ennek a szervnek vezetésére széles látókörű, nagy tudású egyéniségre. Természetesen erre a célra a legalkalmasabb a legnagyobb magyar volt. S valóban, Apponyi csakhamar tárgyalni kezd Széchenyivel, hogy a helytartótanácsban szervezendő közlekedési osztály vezetését vállalja el. 1845 május 1-én herceg Metternich intéz levelet Széchenyihez.² Ebben közli a kormány szándékát «külön bizottmány» felállítására, «melynek teendője lesz a hozzá intézendő feladatokat megvizsgálni s felderíteni és oly indítványokat s munkálatokat tenni, melyek által a szükséges közlekedési eszközök hiányán Magyarországon leggyorsabban, legbiztosabban és közhasznúlag lehetne segíteni». «A megkezdett ügyet úgy vélem előre segíthetni, ha nyilatkozatra szólítom fel önt, valjon hajlandó volna-e a fenn említett bizottmány vezetését átvállalni.»

Széchenyi már a *Stadium*-ban³ kívánta, hogy az ország közlekedési ügyei — a vizek, utak s belvámok, — a diéta elé tartozzanak s ennek logikus következménye az önálló magyar közlekedési osztály felállítása. Örömmel fogadta tehát a meghívást s valóban következetlen lett volna önmagához, ha el nem fogadja az ajánlatot. Kijelenti azonban, hogy az állás elfoglalásával politikai függetlenségét nem áldozza fel s éppen ezért fizetést sem fogadott el.⁴

¹ Tervezete szerint mielőbb lőüzemű vasutat kellene létesíteni: Győrtől Székesfehérvárig; Budáról Székesfehérváron át a Balaton mellett Eszékig; Pestről Aradon át Temesvárig; Debrecenből Erdélybe és a magyar középponti vasút pest—szolnoki vonalából kiágazva Miskolcon és Eperjesen át a galíciai határig.

² Falk i. m. 203—204. o.

³ Írta 1831-ben, megjelent 1833-ban.

⁴ Falk i. m.-ben a 206. oldalon kétezzer frt évi fizetést említ. Széchenyi Tasnerhez 1845 júl. 19-én intézett levelében (Majláth: Gr. Sz. I. Levelei III. k. 356. o.) ezt írja: «Nem akartam semmi címet

Hogy mit jelentett Széchenyi elhatározása, azt Apponyinak következő sorai világítják meg: «Én csekély vagyok ahhoz, hogy Neked köszönetet mondjak amaz ezrek nevében, akiket elhatározásod boldoggá tesz, de érezni jobban érzem azt, mint amaz ezrek mind együttvéve.»¹

A Tisza-szabályozás.

Széchenyi hivatalba lépése után legfontosabb és legsürgeőbb feladatának a Tisza-szabályozás megindítását tartotta. Anyagi ügyeink között ezt a feladatot helyezi első sorba. A fajszeretet a rugója ilyen irányú tevékenységének. Találón írja Arany János: «Midőn magát ez nem tudá szerezni, ő megszerette pusztuló fáját.»

A Tisza-völgy javítására egyébként a kezdeményező lépések már előbb megtörténtek. A tiszai felvételek folyamatban voltak s szerencsére 1833-ban Vásárhelyi állt az egész munka élére.

Vásárhelyinek a Tiszáról készített felvételei valódi kincsek, melyek a legkiválóbb külföldi szakértők csodálatát is fölkeltették. 1842-ig tartott ez a nevezetes felvétel.² 1845-ben

s különösen nem az excellentiás titulust. 2-szor. Semmi fizetést. Az elsőt nem vihettem ki és csakugyan «Megexcellentiáznak», mert másképp nem elnökösködhettem volna... A másodikat azonban elértem *einstweilen* cím alatt és semmi egyenes fizetést nem fogok húzni. Eszerint Falk állítása téves.

¹ Zichy A.: Gr. Sz. I. Naplói. 469. o.

² Herrich Károly a Magyar Mérnök-Egyesület alakuló közgyűlésén 1867-ben Vásárhelyi Pálról tartott előadásában (A Magyar Mérnök-Egyesület közlönye 1867. 7. o.) említi föl: «Midőn hivatalos állásomnál fogva az 1853-iki árvizek az akkori miniszteri biztos Mitis Ferdinánddal érintkezésbe hoztak s előtte a tiszai adatokat fel kelle tární, ő merengve nézte ezen adatok halmazát s a mintegy fennszóval álmódó ezeket mondotta: «én azt gondoltam, hogy csak a Duna van ily részletesen fölvéve, s ime, a Tisza is ily gazdag!» — hozzám fordulva egész felindulással kiáltott fel: «Én nem értem a magyarokat, ha nekünk ily gyűjteményünk, ily adatok halmaza lenne csak egy patakról is, nem volna Európának csak egy zuga sem, hol dicsőségünket nem hangoztatnánk és kincsünket érvényre hozni ne törekednénk — és ti pedig hallgattok!» Hasonló elragadtatással

a nagy tiszai árvíz hatása alatt a nádor elrendeli a Tisza-szabályozás terveinek elkészítését. Természetesen ez a nagyszabású feladat is Vásárhelynek jut.

Széchenyi 1845 őszén, tehát rögtön hivatalba lépése után, Vásárhelyivel együtt bejárja a Tisza felső és középső szakaszát.

1846 elején publikálja közgazdasági szempontból igen jelentős művét: «Eszmetöredékek, különösen a Tisza-völgy rendezését illetőleg.» Meggyőzően fejt ki ebben a művében, hogy a Tisza völgyének fellendítése országos érdek; «bizony a dunántúli és egyéb magyarság is nemzetiség dolgában csak hervadozni és kora halálra fog jutni, ha pusztulásnak indul a Tisza-völgy.»¹

Mindenekelőtt a Tisza-völgy színmagyar népén óhajt segíteni. Meg kell akadályozni a tiszai ár kiöntéseit s ily módon kell emelni a földnek becsét, kertté kell varázsolni a Tisza-völgyét, — írja Széchenyi.²

Azután a közlekedés javításáról kell gondoskodni. A Tiszán is rendszeresíteni kell a gőzhajózást, hogy a termés elszállítható legyen.

Felhívja a figyelmet a tiszamenti magyar hibáira. Ostorozza a dologtalanságot, korholja a tunyaságot. «Bizonyos alkalmaknál, mint gyűjtésnél, behordásnál, nincs szilárdabb munkás, mint a magyar», — de «egyedül szükség edzi a munkára, vagy több javak utánni szomj.»

«Kenyere, bora, sódara van; gátya nyáron, bunda télen, egy pár csizma és egy kalap, ólmosa kezében s néha egy szívrepesztő szomorú nóta, meg «andalgó álom», mennyi kell... minek e fölibe munka! S ím ez a magyar hanyagság kulcsa, kivált a Tisza-völgyén.»³

nyilatkozott Vásárhelyi tiszai felvételeiről Rasor darmstadti mérnök, aki az 1863. évi aszály után az Alföld öntözési tervének elkészítésével foglalkozott, továbbá Abernothy James angol mérnök, a Cavour csatorna létesítője, aki a tisza—körösi csatorna ügyében véleményadásra volt felhíva. Egyik se vélte lehetségesnek, hogy oly részletes adatokkal rendelkezessünk.

¹ Eszmetöredékek stb. 13. o.

² Eszmetöredékek stb. 27. o.

³ Eszmetöredékek stb. 25. o.

Milyen másképpen hangzanak ezek a jóindulatú nevelő szavak, mint a demagógoknak a felséges néphez intézett s a hibákat is erényeknek feltüntető phrasisai.

1846 január 20-án a Pesten tartott nagygyűlésen Széchenyi megalakítja a Tisza-völgyi Társulatot. A központi választmány elnökévé gróf Károlyi Györgyöt, jegyzőjévé pedig Kovács Lajost választották meg, aki Széchenyinek egyik legodaadóbb munkatársa lett.¹ Technikai igazgató természetesen Vásárhelyi lett, aki még 1845-ben elkészült a Tisza-szabályozás tervével. Nagy művét azonban meg se kezdhette. Az aldunai munkálatok káros hatással voltak egészségére, a terve ellen intézett támadások igen megviselték. 1846 április 8-án a tiszai központi választmánynak a Károlyi-palotában tartott ülésén, előadása előtt, térképpel a kezében, élettelenül rogyott össze.

Az eseménynek rettenetes volt a hatása különösen a baljóslatokra hajló Széchenyire. Hiszen Vásárhelyi volt legodaadóbb munkatársa, akihez rendkívül vonzódott és akit a Tisza-szabályozás fő factorának tartott.

Az aldunai munkálatok folyamán intette Vásárhelyit, hogy kímélje egészségét s ekkor írja neki az emlékezetes sorokat: «A magyart, ha hazafi, nem arra kell inteni, hogy kötelességét teljesítse, hanem arra, hogy kötelességénél többet ne tegyen.»

Vásárhelyi megrendítő hirtelen halálának hatása alatt fogalmazta meg és iratta alá a központi választmány tagjaival a következő fogadalmat: «A Tisza-völgy fajtánk bölcsője. Saját magukhoz hűtleneken nincsen áldás. Mennél több nehézség gördül elé, annál nagyobb szilárdságra fejlik a férfiúi erő.»

«Mi, alulírottak, ennélfogva, mint a Tisza-völgy szabályozás legközelebbi ügyvivői, mennyire tőlünk telik, — arasunk bár köszönetet, bár ne — mi legalább, az egész közös házára nézve olyannyira üdvös cél elérhetése végett felvállalt ebbeli tisztünkben ernyedetlen buzgalommal és csüggedni

¹ Ő róla mondták később: Kár, hogy víztől megrészegeedett (t. i. a Tiszától) s most egy férfibe szerelmes (t. i. Széchenyibe.)

nem tudó állhatatos közremunkálással akarunk és fogunk bármily előfordulható akadályok dacára, erőnk szakadtáig hűn és becsületesen eljárni.»

Századokra szóló alkotásnak küszöbén, a férfikor delén ragadta el a halál Vásárhelyit. Valóban nehéz volt őt pótolni.

«Vásárhelyi meghalt, jó éjszakát demir kapi»¹ írja Széchenyi Popovics Photának, Orsován lakó barátjának, aki nagy segítségére volt az aldunai munkálatokban.

A Tisza-szabályozásnál utódja gánóci Keczkés Károly lett, akit ha nem is helyezett Széchenyi Vásárhelyivel egy szintjára, logikus és feltétlenül megbízható mérnöknek ismert s valóban kiváló érdemeket szerzett a Tisza-szabályozás és árvédekezés terén.

Széchenyi még 1846-ban Tiszadobon megalakítja a Tisza-völgyi Társulat első vidéki osztályát és ugyanebben az évben, augusztus 27-én, megkezdődik a Tisza-szabályozás a tiszadob-szederkényi átvágás létesítésével. A hálás utókor 1868-ban azon a helyen, ahol a nagy munka megkezdődött, emlékkövet állított neki.

1847-ben már nyolc vidéki osztályban folyik a töltés és ásás munkája.

1848 elején «Véleményes jelentés a Tisza-szabályozás ügy fejlődéséről»² című művében Széchenyi az országgyűlésnek számol be eddigi munkálatairól.

Hatalmas emléke ez a mű annak a fáradhatatlan tevékenységnek, amelyet Széchenyi a Tisza-szabályozás terén kifejtett.

A nemzetmentő munkának nagy közgazdasági jelentőségét legjobban bizonyítja az az adat, hogy a tervbe vett szabályozással a Tisza-völgyén megmentendő ártér «harmadfél millió holdat könnyen meghalad.»³ És hogy mily energiával fogott Széchenyi a munkához, az első két év eredménye mutatja. 1846-ban és 1847-ben a már végrehajtott összes munka kitett 31,160¹/₂ öl töltést és 4914 öl csatornát (átmetszést).⁴

¹ Gonda Béla i. m. 50. o. Demir kapi a Vaskapu török elnevezése.

² Posen, 1848 jan. 30.

³ Véleményes jelentés stb. 25. o.

⁴ Véleményes jelentés stb. B. kimutatás 51. o.

Ugyancsak 1848 elején az országgyűlés elé terjesztett közlekedésügyi javaslatában is kiterjeszkedik Széchenyi a Tiszának a közlekedés szempontjából való szabályozására.¹ Fölemlíti, hogy szükséges: «a Tisza folyó rövidítése s medrének sok helyeken kitakarítása; miután a folyót a tett gőzhajózási kísérletek után Európa egyik hajózásra legalkalmasabb folyójának tarthatjuk».

Valóban a Tisza-szabályozásnak a maga nemében páratlan munkája azokon az alapokon fejlődött, amiket Széchenyi állapított meg.

Az általa kijelölt úton haladva, a Tisza-szabályozás végrehajtása tulajdonképpen egy újabb honfoglalást jelentett. A hajózás lehetővé tétele mellett a Tisza-völgyén ma az ármentesített terület túlhaladja a két és fél millió hektárt. Ez az eredmény Európában páratlan, Csonkamagyarország szempontjából pedig életkérdés. A Tisza-völgy lakosságának existenciáját az ármentesített területek hiányában ma alig lehetne biztosítani.

A Tisza-szabályozás eredményeképpen tehát valóban beteljesednek Széchenyinek azok a szavai, amelyekkel az *Eszmetöredékek*-et befejezi: «Ha most azt kérdem magamban s a hihetőségeket mellette és ellene fontolgatom, hogy valljon, ki fog-e sajátságában fejleni a magyar vér, s ezáltal hazánk, és e szerint a Tisza-völgy is: én úgy sejttem, úgy hiszem, úgy látom: igen, ki fog!»

«Valamint Istenben, úgy hiszek én az emberi perfectibilitásban. És e szerint ha látom, *jó irányzattal* az Istennek mennyi szolgálalkú, jobbadán szinte burgonyaképű népei is kiemelkedhetnek a középszerűség zsibbasztó állásából: ugyan hogy tudnék kételkedni én, hogy *jó irányzattal* a lelkes, delitermetű, vitézképű magyar ne érhetné el az emberi kifejlés legmagasb fokát is?»

«És azért a haza boldogságáért, csak *«jó irányzat!»* A többi megvan, és élni s virágozni fog a nekem annyira drága «keleti raj!»²

¹ Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről. 61. o. (Széchenyinek ezt a művét a következőkben röviden Javaslatnak nevezzük.)

² Eszmetöredékek stb. 73. o.

A Tiszavölgyi Társulat, mint Széchenyinek egyéb alkotása is, az elnyomatás korszakában a magyarságnak erős vára volt. Amikor minden társadalmi mozgalmat igyekeztek elfojtani, a Tiszavölgyi Társulat vidéki választmányi üléseit, valamint a fővárosi nagygyűléseket is, akadály nélkül lehetett megtartani. «Akkor egy tiszaszabályozási nagygyűlés egy kis országgyűlés volt, többet mondok: egy Tiszaszabályozás- okozta és előidézte gyülekezetben volt alkalma gróf Andrássy Gyulának dualisztikus nézeteit előadni», írja Herrich Károly *A Tiszaszabályozás és a szegedi válság* című tanulmányában.¹

Széchenyi és a vasutak.

A gőzvasút születésnapja 1829 október 10-ike. A liverpool-manchesteri vasút Rainhill vízállomásán, a híres versenyen, ezen a napon nyerte meg Stephenson György Rocket lokomotívja azt a 12,000 koronás pályadíjat, amelynek feltetele az volt, hogy a lokomotív súlyának háromszorosát legalább 16 km. óránkénti sebességgel legyen képes vontatni.

Nyilvánvaló e szerint, hogy Széchenyi közéleti tevékenységének kezdetén a gőzvasutak még gyermekkorukat élték, ugyanekkor pedig a gőzhajózásnak már két évtizedes multja volt. Természetes tehát, hogy Magyarország közlekedésének fejlesztése terén Széchenyinek első és fő törekvése a gőzhajózás érdekében az aldunai hajózó útnak megteremtése.

Följegyzéseiből azonban kitűnik, hogy angliai tanulmányútjában a vasutak iránt is érdeklődött, tapasztalta a lokomotív diadalmenetét és csakhamar felfogta a vasutaknak a közlekedés terén való jelentőségét. Angliai útjában, 1832 október 24-én feljegyzi: «Megnézzük még a Manchester és Liverpool közötti vasutat. Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad el egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával.» Széchenyi, a tettek embere, másnap, október 25-én, a Comet nevű lokomotívval végig megy a vonalon, oda és vissza. Erről az útjáról a következőket írja: «25-én a Comette Manchesterbe. Egészen jól vagyok.² Oda 1 óra 30

¹ Magyar Mérnök és Építész-Egylet közlönye 1879. 241. o.

² Az előző napon rosszul érezte magát.

perc, vissza 1 óra 35 perc, egyszer álltunk meg. Nagyon egyenetlenül jár; hegynek lassan; helyenként oly gyorsan, hogy ló utól nem érné. Meg vagyok győződve, hogy egy-két esztendő alatt nagy tökélyre viszik.»¹

Itthon behatóan foglalkozik a vasutak kérdésével.

Az 1832-36. országgyűlésen, amint említettük, igen alaposan tárgyalták a vasúti kérdést is, és elég hamar több vasút létesítésének terve merült fel. Ezek közül különösen a pest—bécsi, valamint a fumei vonal kérdése vert nagy port fel.

A Pest és Bécs közötti összeköttetést úgy a Duna jobb-, mint balpartján tervbe vették. Az 1839-40-iki országgyűlésen szenvedélyes viták voltak a felett, hogy melyik összeköttetés a fontosabb és sürgősebb. Az országgyűlésen a balparti vasút aratott győzelmet.

Azok, akik a közlekedési utak harmónikus fejlesztését és a legegyszerűsebb kiviteli irányt tartották fontosnak — ezek között volt nyilván Széchenyi is — a duna-jobbparti vasút terve mellett voltak.² Ebben a tervben ugyanis, amely szerint a Triesztbe vezető vonal is eleinte hazánk területén át terveztetett, a független kiviteli iránynak nagyobb biztosítékát látták, mint az osztrák vasutak érdekköréhez kapcsolódó balparti vasútban. Az is bebizonyosodott, hogy a balparti vonal létesítése a jobbpartinak teljes kiépítését hosszú ideig lehetetlenné tette, ellenben valószínű, hogy a jobbparti vonal előbb való létesítése esetén a balparti is nemsokára kiépült volna.

Széchenyi állásfoglalása ebben a kérdésben érthető és teljesen indokolt. Mind tárgyi, mind személyi okokból a jobbparti vasutat pártolta.

A jobbparti vasút mögött báró Sína volt, a Lánchíd vállalkozója és igen lelkes híve a dunai hajózásnak. A jobbparti vasút tehát tulajdonképpen a Lánchídra támaszkodott és báró Sína által kapcsolatban volt a Duna-Tisza-csatorna akkor felmerült tervével is.

¹ Zichy A.: Gr. Sz. I. külföldi utirajzai és feljegyzései. 385. o.

² A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése 1885. III. r. Mátyás Lajos: A vasutak. 153. o.

A balparti vasutat propagáló Ullmann-csoportban ezzel szemben a hajózásnak veszedelmes concurrensét látta. Feltűnő volt az is, hogy a balparti vasút mellett voltak mindazok, akik a Lánchíd építését megakadályozni igyekeztek. Természetes tehát, hogy Széchenyi bizalmatlan volt e vállalat iránt.

Bizalmatlanságát csak fokozta, hogy a balparti vasút előirányzati költsége rendkívül csekély volt. Aggodalmának alapos voltát igazolták a fejlemények. A vasút építése folyamán a pénzügyi nehézségek a társulat feloszlására vezettek. A balparti vasútnak, amely a középponti vasút (Zentralbahn) ¹ nevet vette fel, építését az államnak kellett befejezni.

A másik vasúti terv, amely a szabadságharc előtt leginkább foglalkoztatta az országot, a fumei vonal volt. Részletesen foglalkozott ezzel a kérdéssel az 1843-4. országgyűlés. A kerületi választmányban alapos vita volt a vukovár—fumei és a pest—fumei vonal létesítéséről.

Széchenyi korán felismerte a magyar tengerpart és Fiume közlekedési jelentőségét s annak az ország szívével való összeköttetését fontosnak tartotta, természetes tehát, hogy a budapest—fumei vonal mellett volt. Versenyre kelt azonban vele a Kossuth által propagált vukovár—fumei összeköttetés. Ennek a kérdésnek akkor igen nagy politikai jelentősége volt. Kossuth agitatójára 42 vármegye a vukovár—fumei vonal mellett nyilatkozott.

Hosszas vajúdas után 1845-ben alakult meg gróf Batthyány Kázmér elnöklete alatt az «Egyesült vukovár—fumei vasúttársaság», amelynek igazgatóságában részt vett Kossuth és Ullmann is.

Széchenyi 1848 évi közlekedési javaslatába felveszi a budapest-fumei vonalat. Kossuth már jóval a «Javaslat»

¹ Széchenyi naplójában 1848 május 12-én beírt «Zentralbahn» bejegyzéshez fűzött következő megjegyzés: «Ez a központi vasúttervezet, mely az összes építendő vasutakat Pestre irányítja, mint központra, a Széchenyi—Kovács-féle ismeretes közlekedési javaslat eredménye», (Gr. Sz. I. döblingi irodalmi hagyatéka. I. k. 312. o.) tehát helyreigazítást igényel. A Zentralbahn itt nyilván a balparti vasutat jelenti.

publikálása előtt benyújtotta az országgyűléshez a vukovár—fiumei vasút terveit és kérte azoknak tárgyalását. Az erre a célra kiküldött bizottság elnökéül Széchenyit jelölték ki.¹ Hogy a két vonal közül melyiknek a létesítése helyesebb, azt eldönti a «Javaslat»-nak a vukovár—fiumei vaspályára vonatkozó indokolása.²

¹ Kovács L. i. m. II. k. 32. o.

² Javaslat 83. o:

«Ha az eddig általam felállított főelvekre visszaemlékezünk, melyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, mely egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, mely a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállítmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha mégis nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál az utóbbiban a kapcsolt részekben vonul egészen át anélkül, hogy egyetlen magyar falucskát érintene: felejsük még azt is, hogy a pest—fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztül vágja; mindezeket felejsük — bárha ezeket magyarnak felejtetni nem igen volna szabad — s vegyük a két tervet pusztán, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyanis: előleges kiszámítás szerint a vukovár—fiumei és pest—fiumei vonalak között hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mér-föld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy a különbség.

Azonban a pest—fiumei vonal *a)* összeköti nemcsak a fővárost, hanem ezáltal az egész országot állandóan s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár—fiumei vonal által ezen összeköttetés 3—4 hónapig megszakad, t. i. míg a fagy tart.

b) A pest—fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár—fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest—fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron—kanizsai és mohács—légrádi mellékvonalak összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár—fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál épp úgy eléri a fiumei vonalat, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetetlen lépés

Széchenyi nagyszabású conceptiójába valóban nem illett bele a vukovár-fiumei vonal. Az angol közmondás szerint ¹ «a félkérdéses és csak egyoldalú felfogás»-t ² mindig veszedelmesnek tartotta.

Kimerítő, meggyőző indokolása ellenállhatatlanul hatott. Az ország hangulata megváltozott. Széchenyi felfogásának helyességét minden józanul gondolkodó belátta. Amikor a vukovár—fiumei tervek tárgyában kiküldött bizottságot összehívta, a többség már a terv ellen volt. A törvényhatóságok potló utasítást akartak kiadni, hogy követelik Széchenyi javaslatát fogadják el. Kétségtelen eszerint, hogy az országgyűlésen is igen nagy többség lett volna a vukovár-fiumei vonal ellen. Kossuth azonban, tisztában lévén a helyzettel, nem engedte kenyértörésre vinni a dolgot. Szükséges volt tehát, amint báró Kemény Zsigmond írja: «a közlekedési tervektől elvonni a nemzet élénk figyelmét, mi csak egy izgatási kérdésnek szőnyegre dobása által vala eszközölhető.»³

Ez meg is történt Kossuth nevezetes felirati indítványában, amelyben «az örökös tartományok számára alkotmányt kér és a magyar helytartó-tanácsnak a felelősség elve szerinti rendezését sürgeti.»⁴

Teljesen helytálló Kemény Zsigmondnak a megállapítása: «Soha semmi kérdésben nem vala a grófnak inkább igaza, mint a vukovár—fiumei-ben.»⁵

Széchenyi közlekedési politikája.

Széchenyi közlekedési politikájának alapelvei a többször hivatkozott «Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről»

volna, kivált, ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, éppen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fokhelyével összeköttetés nélkül hagyni s a vukovár—fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.)

¹ Only the half and one side of the question.

² Eszmetöredékek stb. 15. o.

³ Kemény Zs. i. m. 404. o.

⁴ Kemény Zs. i. m. 404. o.

⁵ I. m. 394. o.

című, 1848 január 25-én az országos rendek elé terjesztett nagyszabású művéből tűnnek ki.

Közületi tevékenységének ez az utolsó nagy terve áldásos működésének betetőzője.

Hazánkban a legnagyobb magyar volt az, aki először ismerte fel a közlekedésnek teljes egészében való jelentőségét. «Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ezáltal egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük; nincs köz- és magángazdaságunknak ága, mely általa ne illetetnék» — írja Javaslatá-ban.¹

Ez a Javaslat a magyar közlekedési politikának az alapja. Rendszerbe foglalja Széchenynek a közlekedés minden terén, közel negyedszázados közületi tevékenysége alatt kiváló műveiben ismételve hangoztatott eszméit, eredményeket felmutató beható tanulmányait és ezen az alapon a jövőt irányító gondolatait.

Ehhez a rendszerhez viszonyítva csekély értékű List Frigyesnek fenntebb említett közlekedési programja.

A Javaslat lényege kétségbevonhatatlanul Széchenynek legsajátosabb alkotása, noha Kovács Lajos állította össze.² A munka kéziratát Széchenyi javította át és megírta az előszót, amelyben maga említi fel, hogy a Javaslatot «több jeles fők segítségével» állította össze. Kovács Lajoson kívül Clark Ádám, Tasner Antal és Sasku Károly voltak segítőtársai.

Amikor az 1848 április 6-iki kerületi ülésen a Javaslat-ot tárgyalták, maga Széchenyi említi fel,³ hogy «a fennforgó javaslat szaporán készült ugyan, de egy régi s megfontolt kombináció nyomán». Joggal és önérzettel mondhatta tehát, hogy : «ő e tárgyban régóta készült és sok munkát tett már.»⁴

¹ Javaslat 9. o.

² Kovács Lajos : Gr. Sz. I. közületének három utolsó éve stb. II. k. 160. o.

³ Zichy A. : Gr. Sz. I. Beszédei. 578. o.

⁴ Ha a Javaslatot figyelmesen áttanulmányozzuk, azt a többször hangoztatott állítást sem tartjuk egészen helytállónak, amely szerint a Javaslat stílusa nem a Széchenyié. A vukovári—fiumei vonalra vonatkozó s fentebb idézett indokolás teljesen a Széchenyié,

Széchenyi Javaslat a magas színvonalú, igen értékes munka. Benne kifejezésre jutott véleménye sok kérdésben messze kimagaslott az Európában akkoriban uralkodó felfogások fölött.

Szinte vates volt, mert sok esetben az élet csak évek sora után igazolta felfogásának helyességét.

Széchenyinek sokszor voltak prófétai kijelentései.

«Megdöbbenünk — írja Kemény Zsigmond¹ — a jóslatokon, amelyek betűig teljesedtek.» És azonnal hozzáteszi: «Széchenyi jóslatai az ő böles és számító eszének s nem valami idegengerültségének voltak terményei.»

Böles és számító esze nyilatkozik meg Javaslata-nak minden egyes tételében.

Az utak kiképzése valamely országban cultura kifejlődésének alapfoka, középfokát adják a kanálisok és felsőfoka vasút nélkül el se képzelhető, — mondja Max Maria Weber, hírneves vasúti mérnök és író.

Ez a szellemes megállapítás kétségen kívül helytálló olyan országra, amelynek fejlődési útjában mesterséges akadályok nem voltak, nem vonatkozhatik tehát hazánkra.

Széchenyi tisztán látja a helyzetet s a magyar közlekedési rendszer részletes kifejtésében² helyesen mondja: «A külföld példája tanít, hogy a kereskedelmi forgalom magasb fokát sem csatornák, sem közutak — a legjobbak sem — eléghetik ki: hanem végre is vaspályákra szorultak; ennél-

az elvi kérdések indokolásai Széchenyi gondolatai; végtére azonban a külföldi példák összehordása s a táblázatok összeállítása — főképpen ezekre vonatkozik a több jeles főknak a segítése — nem lehetett Széchenyinek, a közlekedési ügyek legfőbb vezetőjének feladata.

Ma senki se kívánná egy minisztertől, hogy, amikor célirányos eszméit törvényjavaslatba foglalja és azt részletesen indokolja, az indokolást és a törvényjavaslatot is ő maga fogalmazza meg. Éppen azért nézetünk szerint nem felel meg a tárgyilagosságnak Széchenyi—Kovács-féle közlekedésügyi javaslatról beszélni. Ez az elnevezés e szerint nem indokolt a Széchenyi döblingi irodalmi hagyatéka I. kötetében a naplójegyzetekben. I. k. 312. o.

¹ I. m. 387. o.

² Javasl. 50. o.

fogva hiba volna a közlekedési fővonalakon az összeköttetést hazánkban is oly módon kezdeni, mint másutt és kőutakról térni át vaspályákra.»

Angliának és Franciaországnak a vasutak keletkezésekor már kifejlett közúti hálózata volt, nálunk ellenben műút alig volt és így történt, hogy hazánkban a vasúti hálózat kiépítése megelőzi a közutakét.

Mindezeknél fogva teljesen indokolt, hogy Széchenyi közlekedési rendszerének a vasutak alkotják gerincét.

A Javaslat szerint :¹ «A közlekedési eszközök között a vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem tökéletesítésének alapjául tétessék s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon, mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakszerű és olcsó összeköttetést szerezni s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos és sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.»

Valóban, ma se tudnók a vasút jelentőségét a mai kor közlekedő-útjaiban szabatosabban meghatározni, mint ahogyan Széchenyi a most idézett sorokban állapította meg.

És ha Javaslatában ki is mondja, hogy a vasúttal szemben a többi közlekedő-út alárendeltebb jelentőségű, ez nem annyit jelent, hogy fejlesztésüket nem tartotta volna szükségesnek.

A Javaslat nagy súlyt vet a vasutak, víziutak és közutak harmónikus fejlesztésére.

Javaslatában a közutaknak is egész rendszerét dolgozta ki s ezzel megalapozta a jövő fejlődését. A régi rendszerrel szemben az utaknak államkölcsön alapján való kiépítését, valamint állami kezelését kívánja és mindenekelőtt azt javasolja, hogy a Károlyváros és Fiume közötti Lujza-utat az ország államkölcsönnel váltsa meg a vállalatától.

Természetesnek tartja, hogy az utakon teljes vámmentesség legyen. A közlekedés és kereskedelem felvirágzását csak ilyen módon reméli. Széchenyinek ebben a tekintetben igazát az abszolút kormánynak kísérlete bizonyította, amikor 1853-ban, az utaknak jobb karban levő részén vámszedést vezetett

¹ Javaslat 33. o.

be. A kísérlet pénzügyi eredménye annyira rossz volt, hogy a következő évben a vámszedést be kellett szüntetni.

A Javaslát természetesen legrészletesebben a vasutakkal foglalkozik.

A vasúti rendszer megállapításában két fontos alapelvet jut kifejezésre: a központosítás és a nemzetiségi vidékeknek minél szorosabb kapcsolatba hozatala a nagy magyar Alfölddel.

Az első alapelvnek megfelelően minden útvonal végeredményében a fővárosba vezet, illetőleg innen indul ki.

«A magyar kereskedelem és iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, — írja, — melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, azt, mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák s e jótéteményt lehetőleg az egész országra árasszák.»¹

A centralisatio elvének megfelelően, a vasúti hálózat négy fővonala Budapestről kiindulva: 1. Pozsonyon át Bécs felé, 2. Székesfehérváron és Károlyvároson át Fiume felé, 3. Szolnokon és Aradon át Erdély felé és 4. Miskolcon és Kassán át Galicia felé vezet. E fővonalakhoz megfelelő számú mellék- és szárnyvonal csatlakozik.

A javasolt vasúti hálózatnak nagy közgazdasági értékét lehetetlen kétségbevonni és azok az országos fontosságú fővonalak, amelyek a fővárost a vidékkel összekötik s egyszersmind a legfontosabb kiviteli irányok, egy napon nem is említhetők olyan vonalakkal, mint a vukovár—fiumei, vagy eszék—fiumei.

A közlekedés fejlesztésének közgazdaságunk egész épületére gyakorolt kedvező hatásáról meggyőződve, hirdeti, hogy «a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiban megállapíttatni.»² Indo-

¹ Javaslát 54. o.

² Javaslát 17. o.

kolt álláspontja tehát, hogy a kialakítandó vasúti hálózat tervezetét magának az államnak kell megállapítani s abba az összes szükséges fővonalakat felvenni.

Ő volt megint az első, aki különbséget tesz országos és helyi érdekű, közhasználatú és magánvasut között.

A kamatbiztosítási rendszernek határozott ellenzője. A közlekedést «egész complexusában» kell figyelembe venni s azonnal tisztán lehet látni, hogy a kamatbiztosítási rendszer helytelen.

Igaza van, amikor kijelenti, hogy: «Kamatbiztosítás, egyes vonalra alkalmazva, végelemzésében nem egyéb, mint egyes vidékeknek nyújtott kedvezés a másik rovására.»¹

Az államvasutaknak feltétlen híve. «Nézetem szerint, miután mostani állásunkban minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesebbnek azt tartom, ha egyenesen *országos vas-pályák* állíttatnak ki» — mondja Javaslatá-ban.²

Az állami rendszert annál is inkább pártolta, mert «előre biztosan nem határozható meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasútrendszer: s míg ez kifejlénék, minden esetre szükség, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát minden idegen befolyástul...» «... Vállalkozók soha és semmi esetben nem nyújthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, mely a közlekedési eszközöket egyenes jövedelemforrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában s a közjólét eszközzésében.»³

Ő védte hazánkban az államvasúti rendszert a legmeggyőzőbben.

Széchenyi kortársainál messzebbre látott.

Abban az időben a külföldön az volt az általános felfogás, hogy a vasutaknak főjöveldelme a személyforgalomból lesz. Szerinte az árúforgalom a vasutak fő jöveldelmi forrása. Az élet e tekintetben is igazolta Széchenyi felfogásának helyességét.

Tudta, hogy hazánk kereskedelmi forgalma legnagyobb-

¹ Javaslat 20. o. ² Javaslat 108. o. ³ Javaslat 109. o.

részt a mezőgazdasági nyers termények szállítására szorítóknak. Ezek a termények azonban magas szállítási díjat nem bírnak el. Ebből a megfontolásból vonta le azután azt a fontos következtetést, hogy «a közlekedési vonalak kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ a szállításbér,» továbbá, hogy «okvetlen az országnak kell a vonalak menetét meghatározni, mert elengedhetlenül ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve.»¹

Feltétlenül szükségesnek tartotta, hogy a tarifák szabályozására az államnak befolyása legyen,² minthogy a viteldíjnak nagy hatása van az ipar és kereskedelem fejlesztésére.

Világos az okfejtése a tarifamérséklések tárgyában is: «A bérszabályozás (tarifa) oly fontos kérdés, melly, mint az adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág s egyes vonal szempontjából helyesen el sem határozható . . .» «Ezért, ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontból s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni.» E mellett tisztán látja az export-tarifák jelentőségét, amikor kijelenti: «Lesznek továbbá vonalak, hol köz országos szempontból, s mindenkire kiható érdeken különös kedvezmények lesznek szükségesek némely cikkekre nézve. Például a fiumei vonalon a gabonanemek talán különös kedvezményben részesülendnek a galaci s odesszai verseny kiállhatásáért; de azt senki sem fogja egyes vidéknek adott kedvezés gyanánt tekinthetni, mert ezáltal, ha a közelebbi gabonatermelés utat nyer külföldre, megnyílnak a Tisza-vidéknek a belföld többi piacai s a kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.»³

Logikus Széchenyinek a felfogása a kisajátítások tekintetében is. A közlekedő-utak által elfoglalt területekért ugyanis a status részéről kármentesítést nem tart szükségesnek, minthogy a birtokos ilyenkor aránytalanul többet nyer, mint veszít. A Javaslat-nak a «kisajátításokról» szóló függeléke szerint «azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed,

¹ Javaslat 53. o.

² Javaslat 108. o.

³ Javaslat 21. o.

akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya vagy útvonal keresztül megy.» «Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosra nézve, kitül a föld elvételük, de ezen kármentés terhe nem a statust illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit, t. i. az érintett községeket.»¹

Második alapelvének értelmében a magyar faj érdekeinek előmozdításakor a méltányosságot tartotta szem előtt. Nem arra törekedett, hogy a nemzetiségi vidékeken a közlekedés elhanyagoltassék, hanem ellenkezően, hogy minél jobban kifejlesztessék.

Súlyt vetett arra, hogy a terméketlen hegyvidék kapcsolatba jöjjön a termékeny Alfölddel. «Ha majd egykor a Vág, Garam, Ipoly völgyén vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakóihoz, ez leend bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasabb tényezője.»²

Fölveti a kérdést: «vontuk-e eddig a hegyvidékek idegen ajkú lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb?» És meggyőzően adja meg a választ: «Lelje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgalmának jutalmát, fáradozásainak irányát a haza központjában; gravitáljon csak arra minden erő, élet s mozgékonyosság; alig hiszem, hogy nemzetiségünk erősítésére hatalmasb lépést tehattünk volna.»

A legnagyobb magyar minden alkotásában, így a közlekedési rendszer megállapításában is, a közérdek volt az irányadó. Valóban önérzettel mondhatta tehát 1848 szeptember 1-én a közmunka- és közlekedésügyi tárca költségvetésének tárgyalásakor a képviselőházban utolsó beszédében: «A vasúti hálózatban én sohasem láttam várost, falut, megyét, legkisebb provinciális érdeket, hanem mindig csak a hazát.»³

Széchenyi Javaslatának, amelyet az országos Rendekhez ezzel az óhajtással nyújt be: «vajjha azok, kiknek kezeibe a végezés hatalma van letéve, fölleljék benne a nemzetegye-

¹ Javaslat 95. o.

² Javaslat 60. o.

³ Zichy A.: Gr. Sz. I. Beszédei. 619. o.

sítés, érdekösszeszövés, s főleg nemzetiségünk szellemi súlyának azon irányát, mely engem vezetett, s mely valamint eddig is nyilvános életemnek s politikai működésemmek legmélyebb talpköve volt, úgy lesz — ha isten érnem engedi — építményeim utolsó zárköve is!»¹ eredménye «a felelős miniszerségnek a közlekedési tárgyak körüli teendőiről» szóló 1848 : XXX. t.-c. alkotása.

Ez a törvény, amelynek kidolgozására a legnagyobb magyar Szalay Lászlót kérte fel, felhatalmazza a kormányt vaspályák létesítése céljából nyolc millió frt kölcsön felvételére. Ebből az összegből egyrészt a szorult helyzetbe került középonti vasútnak kellett volna kölcsönt nyújtani, másrészt pedig a közlekedés fejlesztésére szolgáló vasutak kiépítését kellett volna anyagilag támogatásban részesíteni. Noha e törvény végrehajtását a szabadságharc, valamint az annak kapcsán bekövetkezett politikai események közgazdasági fejlődésünk nagy kárára megakadályozták, hazánk vasúti hálózatának alapját Széchenyi nagyszabású közlekedési programja vetette meg.

Az abszolutizmus idejében a kormány eleinte elfogadta Széchenyi elvét, az államvasúti rendszert s megváltotta az addig létesült magánvasutakat.

Az abszolút korszak híres bürokratizmusa azonban, amelyet éppen Széchenyi tett annyira nevetségessé «Nagy magyar szatirájá»-ban,² befészkelte magát az osztrák államvasutakba is, úgy, hogy az állami üzem által az államvasúti eszmének egyetlen előnye sem érvényesült, ellenben valamennyi hátránya fokozottabban mutatkozott. Közbejött az 1854. évi pénzügyi válság is. A centrális kormány ekkor az államvasutakat eladta és áttért a kamatbiztosításos magánvasúti rendszerre. Letért a Széchenyi kijelölte útról, lejtőre jutott.

Igaz ugyan, hogy a kamatbiztosításos rendszer eleinte eredményeket mutatott fel, ezen az alapon létesültek ugyanis a monarchiának leghatalmasabb vasúttársaságai: a szab. Osztrák Államvasút, a későbbi Osztrák-Magyar Államvasút

¹ Javaslat 134. o.

² Gr. Sz. I. döblingi irodalmi hagyatéka. Második kötet 617. o. (47.)

Társaság, a Délivasút és a Tiszavidéki Vasút. A kamatbiztosítások engedélyezésekor azonban elfelejtette a kormány a vasutak igazgatásában az államnak beavatkozási jogát, valamint a díjszabások jóváhagyásának jogát érvényesíteni. Ilyen módon a kamatbiztosítás az államra csakhamar súlyos terheket rótt.

De nemcsak ilyen terhekkel bénította meg a centrális kormány a magyar közlekedésügy felvirágzását. A vasúti vonalak kiépítésében a Széchenyi által kitűzött elveket tudatosan mellőzte. Széchenyi vasúthálózatának gócpontja Budapest, a centrális kormányé Bécs. A Délivasút vonalainak kiépítésekor fővárosunkat nem a magyar tengerparttal, hanem Pragerhofon át Trieszttel kötik össze. Bécs és Konstantinápoly között Belgrádon át úgy terveznek vasúti összeköttetést, hogy Budapestet szándékosan elkerülik stb.

Gazdasági ügyekkel foglalkozó vezető férfaink országgyűlés hiányában 1862-ben a Széchenyi alapította Országos Magyar Gazdasági Egyesületben nagy alapossággal tárgyalták e kérdést és tiltakoztak a centrális kormány magyarellenes vasúti politikája ellen.

A tárgyalások eredménye: «Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában.» A Csengery Antal, Hollán Ernő és Lónyay Menyhért által kidolgozott emlékirat szerint: «most sem választhatunk országos érdekeink szempontjából emlékiratunknak helyesebb alapot, célszerűbb kiindulási pontot az 1848. XXX. t.-cikkelynél»,¹ amelynek alapja Széchenyi javaslata volt.

A kiegyezés után az első közlekedési miniszter, gróf Mikó Imre, még 1867-ben bemutatja az országgyűlésnek vasúthálózati tervzetét.² A vasúthálózat középpontja itt már természetesen, úgy ahogy Széchenyi javasolta, Budapest. Helyesen állapítja meg az indokolás,³ hogy «az ily központot nem lehet mesterségesen csinálni, az magától fejlődik s ezáltal mutatja, hogy természetes. Fővárosunknak fényesen meg van e tulajdonsága . . .» «Az ily minőség nem engedi magát büntetle-

¹ Budapesti Szemle. 1862. XV. k. 112. o.

² Magyar Mérnök-Egyesület közlönye. 1867. I. k. 65. o.

³ Ugyanott 81. o.

nül megkerülni s ami ilyesre törekszik, az az eredményben boszúlja meg magát. Hasonló felfogás utalta Budapestet központul a tervezetbe, s e megállapodást parancsolták az 1832-6. és 1848-iki vasúti törvények, melyek Budapestet jelölik ki központul s minden főirány kiindulását ezen központból szabják meg.»

Az alkotmányos kormány vasúthálózati tervezete lényegében az Országos Magyar Gazdasági Egyesületnek öt esztendővel korábban szerkesztett emlékiratán alapult.

Széchenyi nagyszabású közlekedési programja tehát nem maradt írott malaszt. Az ő «Javaslat»-a irányította az Országos Magyar Gazdasági Egyesület tárgyalásait, az ő elveit valósította meg az alkotmányos magyar miniszterium tervezetében.

Hazánk vasúti hálózata, mihelyt arra mód és alkalom nyílt, Széchenyi közlekedési politikájának alapelvei szerint épült ki és tervezetének gerince, az államvasúti eszme is teljes diadalt aratott.

Széchenyi közlekedési alkotásainak értéke.

Széchenyi 1848 januárjában közzétett közlekedési Javaslatának bevezetése így kezdődik: «Felséges Haza! Hoszszú álmaink s több mint félszázados szónoklataink után úgy látszik: elvégre *tennünk* is kellene valami nagyobb szerűt már, ha a nemzetek sorából dísztelenül kisodortatni nem akarunk.»

Közel negyedszázada működött már ekkor a közélet téren a legnagyobb magyar és éppen a közlekedés javításában bámulatos energiával oly kiváló eredményeket ért el, hogy a, «ne szónokoljunk, hanem elvégre tegyünk is valami nagyobb szerűt már» kijelentés mindenkre vonatkozhatik, csak egyedül Széchenyire nem.

Két évtized alatt századokra kiható eredményeket ért el.

Hiszen az aldunai hajózás már lehetővé vált és az Alduna balpartján «Trajánus-útja újra megjelent». Fővárosunknak ékessége a Lánchíd, amelyen át «az ifjú szép Pest nyujt Corvin agg várának hű kezét», közel volt a befejezéshez. Folyamatban volt nemzeti szempontból rendkívül nagy jelentőségű

műve : a Tisza-szabályozás. A Dunán, a Tiszán, sőt a Balatonon is, már gőzhajók jártak. Megalapozta már Fiume jövőjét. A Dunagőzhajózási Társaság hajógyára és téli kikötője az ő érvelése következtében hazánkban, Ó-Budán létesült. Megnyerte a külföldi tőkét közlekedési vállalatok számára.

Amint felsőbüki Nagy Pál már 1846 májusában mondotta : «Merre a szem tekint, mindenütt Széchenyi műveivel találkozunk.»¹ Az 1830-ban aldunai útjában tollba mondott politikai végrendeletét, hála Istennek, ő maga és a legbecsületesebben hajtotta végre.

A «ne szónokljunk» kifejezés egyrésről memento volt azoknak, akik éppen akkor a vágyakat és követeléseket hangzatos szónoklatokkal észellenesen túlozták, másrésről szolt mindazoknak, akiknek szóáradata nagy mértékben megnehezítette s meglassította a legnagyobb magyarnak nemzet-regeneráló munkáját.

Ha végigtekintünk Széchenyinek azokon az alkotásain, amelyeket hazánk közlekedésének kifejlesztésére megteremtett, megállapíthatjuk, hogy a közlekedés minden ágában *világgraszólot* alkotott.

A hajózó-utak terén az aldunai hajózás lehetővé tétele évszázadok álmát valósította meg. Olyan szabályozás, mint a Tiszaé, egyedülálló a világon. «Az emberiségnek soha nem jutott eszébe, hogy egyszerre 160 mérföld hosszban szabályozzon s vagy ezer telep érdekében 2.750,000 holdakat szárazzá tegyen. Soha ilyen munkálat megindítva nem volt, erre példa nincs», írja Herrich Károly érdekes tanulmányában.² A közutak terén az aldunai Széchenyi-út, a hidak terén a Széchenyi-lánchíd, külön-külön a maguk nemében páratlan alkotás. Közlekedési s különösen vasúti politikájával megelőzte korát. Alaposan átgondolt közlekedési rendszere, ez a «nagyszerű tett», amely saját szavai szerint «a nemzetegyesítés, érdekösszeszövés és főleg nemzetiségünk súlyának» emelésére irányult, méltán hasonlítható a római birodalomnak nagyszabású közúti rendszeréhez.

¹ Zichy A. Gr. Sz. I. Naplói 492. o.

² A Tiszaszabályozás és a szegedi válság. M. M. és É. E. közlönye 1879. 259. o.

A világtörténelemben kevés a példa, hol hatalmas egyéniség ilyen párját ritkító alkotásokra és eredményekre hivatkozhatik.

Széchenyi legelső nagy alkotásaira gondolva, összehasonlításképpen szinte önkéntelenül is Trajánus római császárnak közlekedést előmozdító hírneves művei jutnak eszünkbe.

Az ő idejére esik a római mérnöki technika legmagasabb virágzásának kora.

A római Vaskapu-csatorna, a nevezetes Traján-út, a Turn Severin melletti Dunahíd, a híres kikötők a Tiberis torolatánál, Centumcellæ-nél és Anconá-nál, a római, segoviai, selinusi stb. aquaductok mind az ő kezdeményezésére létesültek és a legjelentősebb római alkotások közé tartoznak.

Trajánus uralkodása jelenti ezen a téren a tetőpontot. Nagymértékben hozzájárult a római birodalom nagyszerű közúti közlekedési rendszerének kifejlesztéséhez is.

Ha azonban szépség, tökéletesség és célszerűség szempontjából nagy műveik versenyeznek is, Széchenyi és Trajánus alkotásai között mégis igen nagy különbség van.

Széchenyi minden alkotását rendkívül nagy akadályok leküzdése után tudta megvalósítani. Kormányja, sőt «tenger bonyodalmak és szétágazások között»¹ nemzete ellenállását, a tunyaságot, a nemtörődömséget, a maradiságot kellett legyőznie s e mellett a létesítményekre szükséges költségek megszerzésének nehézsége is súlyosbította helyzetét.

Ilyen akadályokat Trajánus természetesen nem ismert. Rendelkezett a római birodalom hatalmas erejével, légioinak tömegével. Akarata parancs volt, amelyet feltétlenül végrehajtottak.

Széchenyinek első nagy művénél, az aldunai hajózás lehetővé tételénél, azonnal igen nagy akadályok állottak útjában.

«Isten is tudja, becsületesen hozzáláttam a munkához», — írja naplójában.

Szükség is volt erre a becsületes hozzálátásra, mert nemcsak technikai, hanem kül- és belpolitikai nehézségeket kel-

¹ Magyarország kiváltságos lakosaihoz. II. röpirat. V. ö. Zichy A.: Gr. Sz. I. Hirlapi cikkei. II. k. 328—329. o.

lett legyőznie. Diplomatakkal, az Orsova melletti Ada-Kaleh-sziget basájával, törökökkel, oroszokkal, a szerb fejedelemmel kellett tárgyalnia s mindig úgy, hogy a bécsi kormánynak, mely nem ártallotta kémkedni utána, bizalmatlanságát fel ne élessze.

A Vaskapu sziklarepesztési munkálatainál különösen a törökök okoztak nagy nehézségeket, akik akkor még a Vaskapuban birodalmuk legkiválóbb védőbástyáját látták s több ízben megakadályozták a folyamatba tett munkálatok végzését. Az ada-kalehi török basa és kísérete jelenlétében egy alkalommal félig tréfásan meg is jegyezte Széchenyi, hogy előbb fog törököül megtanulni, mint ezekkel a munkálatokkal célt érni. A jelen volt törökök keleti nyugalommal azt választák neki : «Bizony, addig a gróf még a perzsa és arab nyelveket is megtanulhatja.»¹

Mindazonáltal Széchenyi emberismerete segített a lehetetlen állapotokon. A basának adott ajándékokkal többet ért el, mint diplomaciai úton.

A munkálatok menetét hátrányosan befolyásolta a rendelkezésére bocsátott csekély összeg is.

Valóban nagy szerencse, hogy az aldunai munkálatokat Széchenyi és Vásárhelyi vezette, mert így biztosítva volt, hogy az e célra szánt mérsékelt összeggel mindenekelőtt azokat a feltétlenül szükséges kisebb munkálatokat végezték el, amelyek következtében a hajózás, ha bizonyos korlátozásokkal és biztossági rendszabályok megtartásával is, lehetővé vált.

«Ha önző céljaim lettek volna, — írja Széchenyi 1834 május 21-én József nádornak, — akkor örültem volna, hogy közvetlen vezetésem alatt «római alkotások» létesüljenek, én azonban csupán hazám jólétét és uralkodóm fenségét hordom szívémen és azért helyesebb, ha a munkálatok sorrendje nem a legfényesebbeknél, hanem a leghasznosabbaknál és legszükségesebbeknél kezdődik.»²

Joggal írhatta tehát «Magyarország kiváltságos lakosai-

¹ A Dunagőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon. Budapest, 1885. 12. o.

² Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. I. k. 405. o.

hoz» intézett második röpiratában : «Kevesebb költséggel hasonló körülmények közt tán sehol se vitetett végbe több.»¹

Minden hajó, mely az Aldunán megy keresztül, legyen az magyar, román, szerb, cseh, orosz, német, angol vagy francia, valóban Széchenyitől, a legnagyobb magyartól és Vársárhelyi Páltól, a lángeszű magyar mérnöktől kapja igazolványát.

Rendkívüli nehézségekkel járt a hajózó-utat kiegészítő Széchenyi-út létesítése is. Nem mindennapi feladat volt magának az építőmunkának végrehajtása is, mely lucus a non lucendo főképpen sziklabontásokból, repesztésekből állott. Ezeket a munkálatokat a közel függőleges sziklafalaknál közvetlenül a Duna folyóból kellett végezni s e végből a munkások részére hajókra állított állványokat kellett készíteni.

Annak idején hosszadalmas, fárasztó munka volt az aldunai Trajánus-út létesítése is, különösen azokon a helyeken, hol, mint a Kazán-szorosban és a grébeni szorulatnál, a sziklák közvetlenül a Dunából emelkedtek ki. Ezeken a helyeken a sziklákat az út részére 1·5—2 m. szélességben ernyőszerűen kellett kivájni.² A római energia, noha akkor még robotárszerek nem voltak, ha lassan is, megbirkózott ezzel a nagy feladattal.

A vontatóút építését a Grében-szorulatnál már Tiberius császár alatt, Kr. u. 33-ban, kezdték meg és a Kazán-szorosban Trajánus alatt Kr. u. 103-ban fejezték be.³

A Rómát Byzánccal összekötő római fő-útvonal, amely Rómában a világ középpontjából, a Forum Romanum-ról, az Augustus császár által felállított bearanyozott mérföldkőtől (Milliarium aureum) indult ki és innen északra Aquileján, azután Istrián, Illyrián, Pannonián, Moesián és Thrácián keresztül vezetett Byzánc-ba, az aldunai Trajánus-út nélkül nem lett volna teljes.

¹ Zichy A. : Gr. Sz. I. Hirlapi cikkei. II. k. 328—329.

² Az út szélessége az 1·5—2·0 m széles kivájságnál nagyobb volt. Az útpályát ugyanis a sziklából kiálló fagerendák hordották. Kiálló részüket konzolszerűen volt megtámasztva. A konzólgerendák felvételére szükséges nyílások a Kazán-szoros sziklafalában, a Trajánus-út mentén ma is láthatók.

³ Curt Merckel : Die Ingenieurtechnik im Alterthum. 252. o.

Római és macedoniai légiók serege dolgozott ezen az úton és mégis az aránylag keskeny vontatóút teljes kiépítése 70 esztendeig tartott.

A XIX. század első harmadában, amikor még Európa közúti közlekedése korántsem emelkedett az ókori római birodaloménak szintjára, a Duna átellenben levő partján, a legnagyobb magyar eleinte 34 bányással, akiknek száma később mintegy 100-ra emelkedett és mintegy ezer munkással a Széchenyi-utat négy esztendő alatt létesítette.

Való, hogy Széchenyi már robbantószerekkel dolgozott, amiket a rómaiak még nem ismertek, de a Széchenyi-út jóval szélesebb, mint amilyen a Trajánus-út volt; a meredek sziklafalak helyén egész szélességében a sziklából van kivájva és szerkezete is sokkal tökéletesebb. Nem ok nélkül lehetett tehát Trajánus útját a Széchenyi-úttal összehasonlítva «nyomorúságos vontatóút»-nak nevezni.

És ha figyelembe vesszük azokat a nagy akadályokat, amiket Széchenyinek az aldunai út létesítésekor le kellett küzdeni, joggal állíthatjuk, hogy a legnagyobb magyar energiája több volt, mint a római energia s alkotása, bár nem törekedett a római jelzőre, feltétlenül jobb, nagyobb szabású és maradandóbb, mint a római alkotás.

Amíg a Széchenyi-út sokkal rövidebb idő alatt elkészült, mint a Trajánusé, éppen ellenkezően, a Széchenyi-lánchíd építése aránytalanul hosszabb ideig tartott, mint Trajánus Duna-hídjáé.

Az idő becse a közlekedésben az ókorban még nem volt nagy, legfeljebb, ha stratégiai érdekről volt szó. Már pedig ez a szempont tette szükségessé, hogy a turn-severini Duna-híd a legrövidebb idő alatt felépíttessék.¹

Trajánusnak módjában volt egy egész római hadsereget ennek a célnak szolgálatába állítani és valóban a hidat ilyen tömör munkae erővel, damaskusi Apollodorus, kora legnagyobb építésének, a Forum Ulpium és a Trajánus-oszlop al-

¹ Trajanus ugyanis a római birodalom határait a Kárpátokig és Erdély, valamint a román síkság megszállásával a Fekete-tengerig kívánta kiterjeszteni. Ebből a célból a Dunán több hajóhidat és egy állandó hidat létesített. V. ö. Curt Merckel i. m. 181. o.

kotójának terve szerint, Kr. u. 103-ban, egy esztendő alatt építették föl. Tizenhét és fél századdal később, a tudományos technikának jóval magasabb fokán, Budapesten, a Széchenyi-lánchíd, kora legnagyobb hídépítő mérnökének, tierney Clark Vilmosnak terve szerint, tíz esztendő alatt épült fel.

Ismereteseek azok az óriási nehézségek, amelyek e híd-építés végrehajtásának útjában állottak. Ilyen és ezekhez hasonló akadályok nem voltak a turn-severini híd építésekor.

Széchenyi egész nyilvános életén át önfeláldozó tevékenységgel foglalkozott kedves lánchídjával. A létesítésének útjában álló politikai és physikai akadályokat csakis az ő törhetetlen energiája volt képes elhárítani.

Mert aligha van széles e világon még egy oly híd, amely hosszas országgyűlési tárgyalások anyagául szolgált volna s egész évtizeden át foglalkoztatott volna egy országot. Építése, amint említettük, tíz esztendeig (1839—1848) tartott, előkészítéséhez nem kevesebb idő volt szükséges.

A húsz pilléren nyugvó turn-severini Duna-híd legnagyobb nyílása 38 m., a Lánchíd középső nyílása 202 m.

Kr. u. 103-ban, a 38 m. nyílás áthidalása nagy feladat volt, jóval nagyobb 1839-ben a 202 m. középső nyílású Lánchíd építése, hol a feladat merészségével fokozatosan nőttek meg az építéskor leküzdendő nehézségek is.

Kétségtelen, hogy damaskusi Apollodorus Duna-hídja akkor világhírű alkotás volt, nem kevésbé az a XIX. században a Széchenyi-lánchíd is, korának egyik legszebb s a maga nemében legkiválóbb alkotása.

Amikor Széchenyi korszakalkotó műveiben gyönyörködünk és összehasonlítjuk Trajánus híres alkotásaival, azokról a szokatlan nehézségekről sem szabad megfeledkeznünk, amelyeken a legnagyobb magyarnak lelki és erkölcsi erejével kellett úrrá lenni.

A római birodalomban az utak, illetőleg a közlekedés felletti főfelügyeletet a curator-ok látták el. Ilyen legfőbb curator lett nálunk a legnagyobb magyar, amikor 1845-ben a m. kir. helytartótanács közlekedési osztályának élére hivatott meg. Amíg azonban Rómában a curatori megbízás, mint igen magas kitüntetés, az illetőnek tekintélyét nagy mértékben

emelte, nálunk, hatalmas ellenzék véleménye szerint, a kormány-hivatal elfogadása, bűn volt.

Széchenyit kineveztetésekor a megyék közül egyedül Sáros üdvözölte.¹

Ezzel szemben Klauzál kineveztetése ellen megyéjében felterjesztést indítványoz, Szentkirályi «minden rossznak okozóját» látja benne, Kossuth hevesen kifakad ellene stb.²

Amikor Széchenyi kineveztetése után Bécsből visszaérkezik Pestre, kocsiját, amelyben imádott nejével ült, sárral megdobálják, a megyegyűlésen pisszegéssel fogadják,³ az ellenzéki lapok hitehagyottnak nevezik, aki eladta magát a kormánynak.

A megalázásoknak egész kálváriáját szenvedni végig honáért s nagy lelki szenvedéseiben, mint máskor, most is Virág Benedek szavaival, a «szíve vérével» írt könyvének a Kelet Népe-nek élére írt jelmondatával, vigasztalja magát : «Jó hazafinak lenni nehéz, de nem lehetetlen.»

Lelkiismerete nyugodt. Az «Eszmetöredékek»-ben⁴ meggyőzően írja : «Politikai pályámra visszatekintve, nyugodt kebellem mondhatom : soha más szempont nem vezérlett, mint nemzetünk üdve, hazánk java. Népszerűséget, mellyel soha nem kacérkodtam és felső kegyelmet, mellyért soha nem bókoltam és mellyért soha egy hízelgő szó nem hangzott ajkaimról, mindig csak eszköz- és módnak tekintém az érintett egyedüli főszempontthoz közelítésre.»

«Mennél több nehézség gördül elé, annál nagyobb szilárdságra fejlik a férfiúi erő», mondotta Széchenyi Vásárhelyi váratlan elhalálózásakor. Ez a szilárd férfiúi erő egyik titka kiváló sikereinek. Minden alkotásában benne él erkölcsi ereje, lángesze, törhetetlen energiája.

Munka, fáradság nélkül nincs hatalmas alkotás, amint Carlyle olyan találóan mondja, még Zeüs-nek is fájt a feje, amikor Pallas Athene kiugrott belőle. A legnagyobb magyar-

¹ Majláth : Gr. Sz. I. Levelei. III. k. 478. o.

² Zichy A. : Gr. Sz. I. Naplói 471. és 472. o.

³ Ugyanott.

⁴ Eszmetöredékek különösen a Tiszavölgy rendezését illetőleg. Pest, 1846. 3. o.

nál is bebizonyosodott, hogy műveinek becse, értéke a rájuk fordított fáradsággal arányos.

Széchenyinek éppúgy, mint Trajánusnak világhírű alkotásai koruk kulturájának a fokát mérik. És ez a fok mind a két esetben igen magas.

Amíg azonban Trajánus nagyszabású alkotásai nagyobbra hadi hódítások céljából, vagy legalább is stratégiai okból létesültek, a legnagyobb magyarénál ez a szempont még csak előtérbe se lépett.

A hadverő s harci erényekben tündöklő Magyarország történetében ő az első hős, aki békés fegyverekkel, hatalmas munkával ért el világraszóló győzelmeket. Ő Magyarország legnagyobb építőmestere.

Mind a két nagy egyéniség működésében van közös, rokonszenves vonás.

Az antik mérnöki technika legmagasabb szintjét olyan uralkodó alatt éri el, aki más vonatkozásokban is a római birodalomnak egyik legkiválóbb császára.

A magyar közlekedési alkotások halhatatlan megteremtője más vonatkozásokban is a legkiválóbb, a leghűbb, a legnagyobb magyar.

Nagy alkotásaik virrasztanak emléküket fölött s nevüket örökre fenntartják.

